

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ORGANES PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

10^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1993-1994

(49^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du mercredi 3 novembre 1993



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. GILLES DE ROBIEN

1. **Loi de finances pour 1994 (deuxième partie).** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5259).

M. le président.

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME.

Équipement et transports, aviation civile (*suite*)

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres.

M. Ambroise Guellec, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les transports terrestres et maritimes.

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports aériens, la météorologie et l'aviation civile.

M. François Asensi, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les transports aériens.

Mme Elisabeth Hubert, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la mer.

MM. Charles Fèvre,
Régis Fauchoit,
Alain Marleix,
Gilbert Biessy,
Jean-Louis Idiart.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

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

2. **Saisine pour avis de commissions** (p. 5286).

3. **Ordre du jour** (p. 5286).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENCE DE M. GILLES DE ROBIEN,
vice-président**

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1994 (DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1994 (n° 536, 580).

Je signale qu'alors même que nous siégeons en séance publique, un certain nombre de nos collègues sont retenus en dehors de l'hémicycle par la réunion du Bureau de l'Assemblée ainsi que par des réunions de commissions ou de groupes de travail.

Sont convoqués ce matin : la commission *au hoc* chargée d'examiner la demande de levée de l'immunité d'un parlementaire, la commission d'enquête sur les délocalisations, la délégation de l'Assemblée nationale pour les Communautés européennes, ainsi que deux groupes d'études.

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

Équipement et transports, aviation civile (suite)

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme et du budget annexe de l'aviation civile.

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

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, vous avez affirmé, en prenant vos fonctions, votre fierté de vous trouver à la tête d'un des ministères les plus importants. J'espère que cette fierté ainsi que le dynamisme que chacun vous reconnaît demeurent intacts, alors que vous affrontez un moment difficile.

Il faut rendre hommage au sens de la responsabilité ministérielle dont vous faites preuve, contrairement aux membres des précédents gouvernements dont l'emblème était le parapluie ouvert, même quand il ne pleuvait pas !

Avec le ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, vous avez la charge d'un outil essentiel puisqu'il recouvre l'ensemble des modes de transport, mais également l'urbanisme, le tourisme et la mer.

Je n'oublie surtout pas qu'il est avant tout le ministère de 127 000 agents qui œuvrent quotidiennement au fonctionnement régulier des services publics. Des personnels aussi différents que les conducteurs de métro, les enseignants de l'École des ponts et chaussées, les ouvriers des parcs et ateliers, les ingénieurs de la météorologie ou les inspecteurs du permis de conduire, pour ne citer que cinq métiers parmi des centaines, sont, sous votre autorité, au service de la collectivité. Votre ministère doit les rassembler autour d'une politique volontariste. On ne peut en effet diriger des hommes, dont certains ont une très haute technicité dans leur métier, sans leur définir une voie pour l'action et sans susciter leur enthousiasme.

Vous disposez, toutes sections budgétaires confondues, de 83 milliards de francs pour mener votre politique. La répartition de ces sections entre les rapporteurs de la commission des finances m'a donné la charge de la partie la plus notable de ces crédits, à savoir 43 milliards de francs au titre des transports terrestres et 22 milliards de francs pour l'urbanisme et les services communs. Les rapporteurs qui ont eu de telles sommes à analyser savent combien il est difficile d'en présenter une vision exhaustive à notre assemblée. Nous sommes contraints de sélectionner les problèmes, donc d'en privilégier certains au détriment d'autres.

C'est ainsi que j'ai été conduit à aborder les différentes questions relevant de ma compétence sous l'angle financier, alors que j'aurais également souhaité examiner les conditions de travail des personnels ainsi que les questions concernant les usagers. Je ne doute cependant pas que d'autres orateurs les évoqueront ; en outre, mon travail de rapporteur spécial ne s'arrête pas à la discussion budgétaire, mais se poursuivra au-delà de celle-ci.

Votre budget, monsieur le ministre, est un bon budget, compte tenu d'une conjoncture difficile. Il contribue à l'effort de rationalisation des dépenses publiques, mais le Gouvernement a eu la sagesse de ne pas l'écorner. N'est-ce pas le budget dont les effets peuvent être le plus sensibles sur l'activité économique et l'emploi ? Rappelons-nous ce simple chiffre : dans les travaux publics, chaque million investi engendre trois emplois. Or, ainsi que je l'écris dans mon rapport, il me semble que nous avons des possibilités que nous n'exploitons pas dans ce domaine, comme si, par timidité ou par une vision trop budgétaire de notre action, nous acceptions de nous offrir le luxe de chômeurs supplémentaires.

Bon budget, ai-je affirmé ; pour autant, il n'échappe pas à de sérieuses interrogations.

La première d'entre elles concerne la coordination de nos politiques de transport. La structure du ministère, son rôle de tutelle sur plusieurs entreprises publiques opérant dans différents secteurs, sa fonction d'interlocuteur face à de nombreuses fédérations de professionnels et associations d'usagers, ne me paraissent pas favoriser une stratégie toujours cohérente. Le problème est ancien et n'est pas imputable à l'actuel gouvernement. L'impression prévaut d'une politique du rail, d'une politique de la route, d'une politique renaissante des voies navigables. Mais existe-t-il une politique des transports correspondant - l'on pourra rétorquer que l'exercice est difficile - à une

logique d'aménagement du territoire, de soutien à nos activités, de service rendu à l'usager ? A-t-on mis en place le TGV en toute connaissance de cause, en analysant ses effets sur le transport aérien intérieur ? A-t-on assez relevé que, de ces deux entreprises concurrentes, la SNCF et Air Inter, la première siégeait au conseil d'administration de la seconde mais que la réciproque n'était pas vraie ? A-t-on défini une politique de l'intermodalité ?

J'admets mon ignorance en la matière. Aussi, monsieur le ministre, vous poserez-vous une question : disposez-vous au sein de votre ministère d'une cellule, même informelle, qui réfléchisse à la coordination de ces différentes politiques en vue de définir une véritable stratégie des transports ? Je sais, pour avoir eu l'honneur de siéger au Gouvernement, qu'un ministre est malheureusement trop pris par l'action quotidienne pour avoir toujours le temps de la réflexion.

Deuxième interrogation : toute politique exige des moyens et notre pays est confronté à un défi financier : le TGV, les autoroutes, l'entretien du réseau routier et les voies navigables, pour ne citer que ces exemples, ont un coût élevé et le budget n'apparaît pas capable de financer le lancement ou la poursuite de l'ensemble de ces actions à un rythme soutenu. Aussi la politique des transports exige-t-elle de faire des choix et, fatalement, de sacrifier certaines actions.

Ces infrastructures sont pourtant toutes indispensables à notre pays. Il nous faut donc réfléchir à d'autres politiques de financement, qui puissent prendre le relais d'un budget subissant la compression des dépenses publiques. M. Bellier vient de vous remettre son rapport sur une réforme du financement des autoroutes. Pour ma part, j'avais réfléchi, avec le président de la commission des finances, à une réforme du Fonds de développement économique et social, le FDES.

Ainsi que vous le savez, le décret du 18 octobre 1955 a confié au conseil de direction du FDES une compétence générale pour l'examen des programmes d'équipement à exécuter par les administrations publiques et les entreprises publiques, ainsi que de tout programme d'équipement financé avec le concours direct ou indirect de l'Etat. A l'époque de la publication de ce décret, la France était en pleine reconstruction, et le FDES permettait d'arbitrer entre les différents projets, compte tenu de la situation des finances publiques, des ressources du marché des capitaux, des disponibilités en main-d'œuvre, en matières premières et en devises. Nul doute que son utilité était indéniable.

En est-il de même aujourd'hui ? Je me garderai d'une réponse trop brutale, par égard pour M. le ministre de l'économie, qui le préside, ainsi que pour les fonctionnaires du Trésor qui l'animent. Il me paraît bon de conserver un instrument ayant une vision d'ensemble des financements publics. Mais les temps ont changé. La France n'est plus dans une économie de guerre. Elle appartient au monde des échanges internationaux et nos acteurs économiques ont accès à l'ensemble des capitaux que drainent toutes les places financières de la planète. Il n'y a pas pénurie, mais abondance pour qui veut investir.

Sur ce plan, il m'apparaît que le FDES ne doit pas avoir un droit de regard exclusif. Certains exemples récents montrent que des décisions refusant dans un premier temps des investissements ont obéi à une logique qui laisse songeur. M. le président de la commission des finances et moi-même en avons discuté récemment à l'Assemblée, au cours d'une réunion très enrichissante avec des fonctionnaires du Trésor.

Je m'interroge toujours sur les raisons pour lesquelles le lancement de la troisième piste de l'aéroport de Roissy a été si longtemps différé, alors qu'il s'agit d'un équipement indispensable et qu'Aéroports de Paris aurait disposé aisément des moyens de le financer. De même, notre collègue Jean Velleix pourrait évoquer les problèmes qu'il a rencontrés pour réaliser un investissement sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Que l'on ne se méprenne pas sur le sens de mes propos. Je suis pour une politique de rigueur en matière de finances publiques. Mais j'estime que la rigueur exige l'imagination lorsqu'on a la responsabilité de la conduite des affaires. Ce n'est pas avec une politique uniquement rivée sur des indicateurs comptables que nous trouverons une solution au problème du chômage. Mon engagement de longue date dans la famille gaulliste marque mon attachement à une politique volontariste.

Il faut, entre autres, que les sociétés autoroutières soient autorisées à réaliser 13 milliards de francs de travaux en 1994 et 15 milliards en 1995 sans avances de l'Etat, sinon les prévisions du schéma directeur routier national ne seront pas tenues. La réunion du FDES qui a été reportée à novembre - bonne nouvelle, mauvaise nouvelle ? - devrait vous permettre de l'obtenir.

J'avais donc soumis à la commission des finances, qui l'avait adoptée, une observation tendant à ce que les entreprises publiques n'ayant plus d'endettement à l'égard de l'Etat ne soient pas obligées de soumettre leurs projets d'investissements au conseil du FDES. Avec le président Barrot, nous avons souhaité transformer cette observation en un amendement plus consensuel, amendement de contrôle permettant aux commissions des finances du Parlement d'assurer pleinement leur fonction. Ainsi, pour en rester aux secteurs que recouvre mon rapport budgétaire - infrastructures routières, ferroviaires et fluviales -, le conseil du FDES serait élargi aux parlementaires quand il traiterait de ces infrastructures.

Ainsi il sera mis fin à l'opacité qui entoure les décisions du FDES et qui, d'ailleurs, le dessert. Nous souhaitons surtout que le Parlement et le Gouvernement entament une réflexion sur les modes de financement de l'ensemble de nos infrastructures.

L'observation de la commission des finances a, pour l'instant, une valeur symbolique. Cependant, il me semble qu'elle traduit l'état d'esprit de nombreux députés et, au-delà de cette assemblée, de chefs d'entreprise qui veulent agir mais ne le peuvent parce que certaines règles héritées d'un passé révolu entravent leur action.

J'en reviens aux interrogations dont je vous faisais part.

L'endettement de la SNCF atteint un montant préoccupant : 157 milliards de francs. Ce qui m'inquiète le plus n'est pas son niveau, encore qu'il soit très élevé, mais sa tendance à l'accroissement. La SNCF ne cesse de recourir à l'emprunt, notamment sur les marchés internationaux. Sans doute y trouve-t-elle des taux intéressants, mais je voudrais être sûr qu'elle n'ait pas subi un alourdissement de ses frais à cause des variations de taux de change. Avez-vous à ce sujet des informations précises ?

Sans doute demande-t-on trop à la SNCF : contribuer à l'aménagement du territoire, assurer les dessertes régionales, lancer de nouveaux TGV. Même si cela, je l'admets bien volontiers, est contradictoire avec mon désir que soient relancés les investissements, je me demande s'il ne faut pas opérer une pause dans les investissements de la SNCF à moins de trouver de nouveaux modes de financement.

En tout état de cause, il apparaît qu'il serait de bonne gestion de procéder à la vente de filiales de la SNCF pour la désendetter. En examinant son organigramme, j'ai constaté qu'elle en avait trois cent soixante ! Ce nombre va d'ailleurs croissant puisqu'elle en a quarante de plus qu'il y a deux ans. Il faut procéder à la vente de celles qui ne sont pas directement liées à l'activité ferroviaire, afin que la SNCF se recentre sur son activité principale.

J'en arrive à la présentation de vos différents budgets, monsieur le ministre. Mon temps de parole limité m'interdit de les évoquer en détail. Aussi me bornerai-je à l'essentiel.

En ce qui concerne, d'abord, le budget des routes, je voudrais savoir pourquoi le Gouvernement a absolument tenu à une double présentation. Selon que l'on fait référence à la loi de finances initiale pour 1993, ou à celle-ci majorée des crédits du collectif budgétaire, l'évolution ne s'apprécie pas de la même manière. Or le collectif ne faisait que rattraper une partie du retard du passé.

Notre assemblée a toujours jugé une politique à l'aune de la loi de finances initiale, qui marque l'ensemble des orientations de la politique du Gouvernement. A ce titre, le budget des routes, même s'il marque une évolution positive pour les crédits d'entretien, provoque chez beaucoup d'entre nous une certaine déception. Nous comptons sur vous pour que vous en persuadiez M. le Premier ministre et M. le ministre du budget. Je vous rappelle que notre réseau routier se dégrade et que son état constitue une cause notable d'accidents de la route.

Ce dernier point me permet d'évoquer la sécurité routière qui progresse lentement. Là aussi, l'évolution des crédits ne laisse pas d'inquiéter, même si la présentation de ce budget n'est pas à structure constante.

Ne serait-il pas possible, monsieur le ministre, de mieux utiliser les forces de l'ordre pour diminuer le nombre des accidents ? Notre collègue, M. Danilet, qui a vingt ans d'expérience comme agent motocycliste, nous propose des solutions : pas de contrôles par les motards dans les agglomérations où ils peuvent être assurés par d'autres moyens, mais accroissement de leurs interventions sur les routes départementales et nationales, de préférence même aux autoroutes qui se révèlent moins meurtrières. Nous aurions ainsi une meilleure utilisation d'un personnel motorisé, dont la formation est longue et coûteuse.

Les dotations allouées à la SNCF sont, dans l'ensemble, maintenues, marquant ainsi la volonté de l'État d'assurer la contrepartie des obligations de service public ainsi que le financement du régime de retraite des cheminots, qui coûte quelque 11 milliards.

Je ne reviendrai pas sur l'événement qui a marqué le premier semestre de cette année, à savoir la mise en place du système Socrate, encore que nous n'ayons pas eu la réponse à une question très simple : pourquoi la SNCF - le rapport Meissonnier le démontre - a-t-elle mis en place un système qui n'était pas au point ? Il s'agit d'une attitude étrange, qui a provoqué le désarroi des personnels, des mouvements de grève, la colère des usagers et, surtout, la dégradation de l'image de marque. La société nationale a, heureusement, opéré une politique de rapprochement avec les usagers, mais fallait-il en arriver là ?

Bien d'autres remarques pourraient être formulées à propos de cette entreprise, mais je n'en reprendrai qu'une seule et sous forme de question. Les dessertes régionales et interrégionales touchant des millions de nos concitoyens, je voudrais savoir où en est le dossier relatif à ce nouveau matériel performant que sont les éléments automoteurs thermiques.

Je renvoie à mon rapport écrit ceux qu'intéresseraient d'autres aspects de la politique des transports afin de terminer mon intervention sur le thème par lequel, symboliquement, j'ai commencé ce même rapport : l'importance des voies navigables.

Hommage vous en soit rendu, monsieur le ministre, vous apparaissez comme le premier ministre des transports qui s'intéresse aux voies navigables. Vous avez récemment proposé de lancer des travaux pour les liaisons fluviales Seine-Nord. Je souhaite la réalisation rapide de ce projet, mais je lance également un cri d'alarme : les voies navigables existantes se dégradent, faute de crédits pour les entretenir. Pendant que nous envisageons de consacrer 9 milliards à Seine-Nord, l'Allemagne affecte 14 milliards de francs sur un seul projet de canal entre Berlin et Hanovre. Inspirons-nous de cet exemple !

Notre voisin d'outre-Rhin et d'autres pays, comme la Belgique et les Pays-Bas, retirent depuis bien longtemps les avantages d'un réseau dense de canaux : capacité de transport supérieure à celle de la route, moindre dégradation du réseau routier, respect de l'environnement et, surtout, contribution au développement des ports maritimes. Rotterdam et Anvers tirent leur fortune de leur connexion avec un système de canaux qui les relie jusqu'à l'Europe centrale.

Monsieur le ministre, je pose à nouveau la question du canal Rhin-Rhône. En effet, le financement de ce projet, sorte d'Arlésienne, me paraît dans l'ordre du possible. Il suffirait de laisser la Compagnie nationale du Rhône - désormais pratiquement bénéficiaire, notamment grâce à un très faible taux d'endettement -, qui en serait le maître d'ouvrage logique, faire son métier au lieu de l'utiliser pour recapitaliser Pechiney, comme je l'ai entendu et lu dans tous les journaux. Une telle opération serait inadmissible.

L'Europe et les sept régions françaises concernées, qui sont parmi les plus importantes de notre pays, pourraient participer à cette opération. Que vous-même, monsieur le ministre, et vos collègues, en particulier celui de l'industrie, ne succombent pas au chantage à la privatisation exercée par des présidents mauvais gestionnaires d'entreprises publiques. Il leur appartient de remettre de l'ordre dans leurs affaires sans recourir à des subterfuges comme la fusion avec des organismes plus équilibrés.

Avant de terminer, je tiens à vous remercier, monsieur le ministre, pour l'efficacité avec laquelle vous avez remis en route la réalisation du tunnel du Somport, mais celle-ci ne sera vraiment performante qu'en incluant la liaison Bordeaux-Pau dans le schéma directeur national. Le Parlement européen vient de la classer comme route européenne prioritaire.

J'en viens à ma conclusion.

J'ai brossé un tableau des difficultés qui touchent le secteur des transports, car la lucidité me paraît être la première étape vers les solutions. Pour autant, votre budget, monsieur le ministre, préserve l'essentiel des actions et contient des promesses pour l'avenir. Pour ces raisons, la commission des finances, sur ma proposition, a émis un avis favorable à son adoption, en demandant à l'Assemblée de l'adopter à son tour. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

M. Ambroise Guellec, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'actualité récente a, une nouvelle fois, braqué ses projecteurs sur le secteur des transports. L'ouverture croissante à la concurrence internationale, la modernisation indispensable de ses différentes composantes et une forte résistance, au demeurant compréhensible, aux changements et aux remises en cause expliquent les difficultés qui se traduisent par un grave déséquilibre financier à peu près dans tous les domaines du transport.

Or le secteur des transports constitue un maillon central de l'économie nationale aussi bien en termes d'emplois - 900 000 emplois salariés - que de contribution à l'effort de production : plus de 90 milliards de francs par an d'investissement en infrastructures. Il faut souligner, par ailleurs, son rôle essentiel en matière d'aménagement du territoire ; le grand débat lancé par le Gouvernement le fera certainement clairement apparaître.

Si la demande de transport s'est accrue fortement au cours des dernières années, sa progression, loin d'être uniforme, a largement profité à la route, comme, d'ailleurs, chez l'ensemble de nos voisins européens. Différentes raisons expliquent ce choix, la nature des marchandises transportées, par exemple, mais la cause principale réside dans l'écart croissant de productivité au bénéfice du transport routier.

Dans le même temps, il apparaît de plus en plus clairement que celui-ci a, et de loin, les effets les plus négatifs sur l'environnement. Un nécessaire rééquilibrage, toujours évoqué, mais jamais réalisé, s'impose donc.

Dans un domaine où les processus d'évaluation et de décision se distinguent par une rare complexité, quatre points doivent être particulièrement soulignés : la nécessaire harmonisation des droits d'usage des infrastructures, le réexamen des parts respectives du contribuable et de l'usager dans le financement des transports, la clarification des modes de décision et des niveaux de responsabilité, l'optimisation des moyens dégagés par l'Etat.

Ce projet de budget pour les transports terrestres et maritimes que nous vous présentez, monsieur le ministre, s'attache à dégager les moyens permettant d'atteindre ces objectifs, avec le souci d'une approche économique et sociale acceptée par les acteurs et par les usagers des transports.

Pour reprendre une présentation classique des différents modes de transports, je traiterai d'abord, aussi rapidement que possible dans le temps qui m'est imparti, du transport terrestre en commençant par la SNCF, non sans souligné que votre budget, monsieur le ministre, connaît une évolution modeste, mais positive en particulier pour la SNCF - 36,7 milliards de francs, soit une augmentation de 7 p. 100 - alors que, comme l'a évoqué avec chaleur Michel Inchauspé, les crédits des voies navigables connaissent une diminution sensible.

En ce qui concerne la SNCF, j'évoquerai d'abord l'organisation du réseau, en mettant trois points en exergue.

Depuis 1992, a été engagée une démarche pour associer les salariés de l'entreprise à la réflexion préalable à l'élaboration du plan d'entreprise qui couvrira la période 1995-1999. Elle a produit des résultats intéressants, mais la discordance entre les contrats de plan, dont nous discutons actuellement, et le plan d'entreprise de la SNCF n'est pas du meilleur effet.

Ensuite, la SNCF a annoncé, au mois de mai de cette année, un projet de réforme de son organisation territoriale afin d'améliorer son appareil de production et de renforcer ses liens avec les collectivités locales. Il y aurait un directeur des services régionaux dans chaque région

administrative et douze interrégions seraient créées sur l'ensemble du territoire. Cette réforme devrait permettre de réaliser une économie de l'ordre d'un milliard de francs. Il s'agit d'une solution acceptable à condition qu'elle soit mise en œuvre avec un objectif d'aménagement du territoire. Je pense en particulier que certains services parisiens pourraient, à cette occasion, être invités à aller voir de plus près la province.

Enfin, les services régionaux de voyageurs font l'objet d'une réflexion globale.

Vous savez que des conventions régissent les relations entre la SNCF et les régions. Elles ont notamment permis le développement des transports express régionaux. Les collectivités locales sont de plus en plus impliquées mais l'exploitation des services régionaux est largement déficitaire - 970 millions de francs - malgré une aide très substantielle de l'Etat : plus de 4 milliards de francs en 1994.

Votre projet - auquel nous souscrivons, monsieur le ministre - est de confier la gestion de ces services aux régions en opérant un transfert de la dotation de l'Etat. Cette décision nous paraît judicieuse, mais il conviendrait d'éviter toute conséquence négative de ce transfert. Pour cela, il faudrait augmenter la dotation de l'Etat et surveiller son évolution afin que nous n'ayons pas des services régionaux à plusieurs vitesses.

J'en viens à l'avenir de ce réseau SNCF.

La subvention de l'Etat pour les investissements sur le réseau classique subira une réduction de 12 p. 100 alors que celui-ci souffre déjà de sous-investissement. Il devient donc urgent de préciser les obligations de service public que doit assurer la SNCF.

En fait, l'entreprise concentre ses efforts d'investissement sur le réseau TGV. Le TGV-Nord a été mis en service en mai 1993 et l'on a constaté une forte progression du nombre de voyageurs, même si elle a été inférieure aux prévisions. Vous avez annoncé, le 23 septembre dernier, deux nouvelles lignes de TGV : Paris-Sud de la France, avec 25 milliards de francs d'investissement et un bon taux de rentabilité, et le TGV-Est, d'un coût assez semblable mais avec un taux de rentabilité faible, ce qui pose la question des modalités de financement. Vous nous en parlez peut-être, monsieur le ministre, mais il est évident qu'il faudra trouver de nouvelles formules.

Je me permets, à cette occasion, de vous interroger sur les autres projets de TGV, car nous avons le sentiment qu'ils risquent de tomber dans l'oubli.

Le service rendu aux usagers, qui a été également évoqué par Michel Inchauspé pose un problème. Alors que, en 1988, selon une enquête de la même année, 58 p. 100 des usagers étaient satisfaits de la SNCF, ce taux est tombé à 49 p. 100 en 1993. L'image de la SNCF se dégrade. Dans le même temps, le volume du trafic chute, tant pour les voyageurs - 8,3 p. 100 au premier semestre de 1993 - que pour les marchandises : 13 p. 100. La politique commerciale de la SNCF est à redéfinir.

Je ne reviens pas sur les problèmes que pose la mise en œuvre du système Socrate, sauf pour indiquer qu'elle semble avoir maintenant trouvé un point d'équilibre après la précipitation initiale, qui a été particulièrement préjudiciable au dispositif.

La nouvelle politique commerciale définie par la direction générale de la SNCF pour montrer que le train est un bon produit, facile à utiliser, à des prix accessibles à tous, ne me paraît pas suffisante. Une politique plus globale et volontariste est nécessaire pour réconcilier la SNCF et les Français. Nous sommes au début du processus.

Il faut également redéfinir le transport de marchandises dont la situation se détériore. Certes, cette dégradation est inégalement ressentie, car, si elle est sensible pour ce que l'on appelle les wagons isolés, le train entier se maintient et le transport combiné progresse, mais avec beaucoup de lenteur. Néanmoins, il subsiste un écart important entre les intentions et les réalisations. Je sais que diverses initiatives sont envisagées, mais, si l'on veut vraiment que des progrès réels soient accomplis en la matière, permettant de prolonger l'action déjà engagée, on doit mettre en place une véritable instance regroupant l'ensemble des acteurs du transport combiné.

J'en terminerai avec la SNCF en traitant de la question du retour à l'équilibre financier.

Le déficit prévisible de la SNCF pour 1993 sera supérieur à 7 milliards de francs, alors que les prévisions initiales l'avaient fixé à moins de 3 milliards. Par ailleurs, son endettement est extrêmement lourd.

Les deux plans d'économies mis en œuvre cette année auront permis de réduire les dépenses d'exploitation d'un milliard de francs, et la refonte du système de gestion permet aussi d'envisager quelques gains. En fait, l'objectif est de stabiliser en 1994 les résultats de 1993. Cette situation n'est cependant pas satisfaisante. Il convient donc de trouver des solutions nouvelles.

On peut penser d'abord à la séparation comptable entre les activités relatives à l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure ferroviaire, avec une clarification des comptes de la SNCF et des responsabilités entre les pouvoirs publics et la SNCF. Dans ce cadre, il faudrait mieux définir la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures, en établissant bien les responsabilités de chacun : le premier assurerait celle du choix de principe, et la SNCF serait le prestataire des services ferroviaires, sur la base des orientations définies. Il conviendrait également d'établir une nouvelle tarification pour l'accès aux infrastructures, afin de mieux faire apparaître la répartition des charges entre les voyageurs et le fret.

Par ailleurs, il est évident que la SNCF ne peut assumer seule la mise en œuvre du schéma directeur des liaisons à grande vitesse. Il faut donc rechercher des formules de financement mixtes. En la matière, monsieur le ministre, vous privilégiez la formule de la société d'économie mixte et nous y souscrivons également.

Après ces quelques observations rapides concernant la SNCF, j'en viens aux transports collectifs urbains dont l'importance est indéniable tant à Paris et en Ile-de-France qu'en province.

En Ile-de-France, on constate un désengagement progressif de l'Etat en matière de fonctionnement. Certes, la subvention pour 1994 - 5,25 milliards de francs, dont 4,4 milliards pour le réseau banlieue de la RATP et 830 millions pour la SNCF - connaît une forte augmentation en valeur absolue : 8,5 p. 100. Néanmoins la participation de l'Etat se réduit puisqu'elle sera passée de 19,7 p. 100 du total en 1992, à 16,7 p. 100 en 1994. Cette baisse résulte du déplafonnement de l'assiette du versement transport prévu par la loi de finances pour 1993.

Ainsi que chacun le sait, le projet de loi quinquennale pour l'emploi a prévu l'étude des conséquences des modifications de l'assiette des contributions pesant sur les entreprises, notamment au titre du versement transport. Il s'agit certes d'une décision sage, mais il convient aussi d'engager sans tarder une étude de fond sur le rôle du versement transport au regard des objectifs d'environnement dans le domaine des transports collectifs.

Quant au syndicat des transports parisiens, il devrait connaître, selon vos souhaits que nous partageons, monsieur le ministre, une réforme importante instituant une autorité organisatrice des transports décentralisés dans laquelle la région ferait son entrée, l'Etat se retirant *in fine*. Cette réforme devrait être réalisée rapidement, ainsi que l'accroissement de la contribution des usagers, lequel a déjà été engagé. En 1994, l'augmentation de la cotisation de l'usager devrait être supérieure de 3 p. 100 à celle du niveau général des prix.

Par ailleurs il est prévu de poursuivre l'effort d'investissement de façon relativement sensible.

En ce qui concerne les transports collectifs urbains en province, on relève une baisse en crédits de paiement tant pour la réalisation des lignes de métros et de tramways, - 18 p. 100 - que pour les actions de modernisation des réseaux : 63 p. 100. Ces diminutions sont préoccupantes même si le programme de relance que vous avez mis en œuvre a permis de dégager des moyens importants cette année ; en effet il s'agit de mesures exceptionnelles. Le financement des opérations engagées est assuré principalement par le versement transport, mais les ressources disponibles sont très inférieures aux besoins. D'autres solutions devraient être explorées comme l'instauration d'un péage urbain ou, pourquoi pas, d'une vignette dans les agglomérations très encombrées. Comme il y a là aussi une interface très importante avec les problèmes d'environnement, nous devrions, me semble-t-il, faire preuve d'imagination voire d'audace dans ce domaine.

S'agissant des voies navigables, on ne peut que constater avec regret l'érosion, très forte au cours des dernières années, du trafic par transport fluvial. Ce trafic a connu une nouvelle baisse en 1993, d'où l'intérêt que présente votre initiative, monsieur le ministre, d'envisager la création d'une nouvelle voie à grand gabarit, la liaison Seine-Nord. Nous sommes d'accord également avec l'idée de privilégier ce qui pourrait être rentable et permettre une véritable relance.

Ce qui pourrait éventuellement nous poser question, et j'aurai l'occasion de défendre un amendement à ce propos, c'est l'assiette de la principale ressource de VNF, Voies navigables de France, qui est la taxe hydraulique. Celle-ci est en grande partie basée sur les consommations d'eau potable, ce qui nous paraît assez hasardeux. Nous devrions revenir, je crois, à plus d'orthodoxie en la matière.

A noter également le projet de loi sur l'exploitation commerciale des voies navigables, qui prévoit le passage progressif à un régime de transactions libres entre chargeurs et transporteurs, ainsi que la suppression à terme du tour de rôle et la préparation à la libéralisation du marché.

Les efforts réalisés dans ce domaine doivent être accentués car la navigation fluviale est un mode de transport sûr et respectueux de l'environnement mais il a un retard considérable à combler.

Concernant les routes et la sécurité routière, une politique routière reste à définir. En effet, les crédits nous apparaissent à peine suffisants pour faire face aux besoins, les compétences sont à clarifier et le système autoroutier est à réorganiser. Je n'insisterai pas car cela a été développé.

J'évoquerai simplement la priorité que le Gouvernement attache à trois itinéraires particulièrement importants pour l'aménagement du territoire : la route des estuaires, la liaison Lyon-Toulouse et la route Centre Europe-Atlantique. La desserte routière, est en effet, un élément essentiel de l'aménagement du territoire.

La réorganisation du transport routier, en particulier autoroutier, n'a pas été sans poser problème. On peut déplorer que l'augmentation de la TIPP n'ait pas été mieux répercutée sur les chargeurs, d'où une diminution des marges des transporteurs, avec les risques que cela comporte - et qu'on a déjà pu constater - sur les conditions de travail et de sécurité du transport routier. Sur ce sujet, vous avez des propositions à nous faire. Un contrat de progrès devrait apporter les améliorations devenues urgentes en ce domaine.

En ce qui concerne le renforcement de la sécurité routière qui est essentielle, il convient de poursuivre et d'accroître l'effort.

J'en viens aux transports maritimes. Sur la flotte de commerce, vous avez indiqué, monsieur le ministre, la politique du Gouvernement le 8 octobre dernier. Nous y avons discerné trois directions essentielles : la relance de l'investissement maritime, le renforcement de la compétitivité du pavillon français et la lutte contre les navires hors normes.

La compétitivité de nos pavillons est un point clé pour notre flotte. L'extension progressive de l'immatriculation aux Kerguelen était une mesure de sagesse. Sur les 220 navires sous pavillon français, 90 sont actuellement immatriculés aux Kerguelen, 70 sont stationnaires, c'est-à-dire affectés à la desserte des îles. Il en reste donc 60 dont le cas devra être traité de manière telle que nos navires puissent continuer à naviguer sous pavillon métropolitain. De ce point de vue l'allègement des charges sociales auquel vous avez procédé est une bonne mesure. Mais pourquoi s'être arrêté en si bon chemin ? Le taux des cotisations patronales a certes été abaissé à 17,6 p. 100 mais sous pavillon des Kerguelen, il n'est que de 11,6 p. 100. Une uniformisation serait souhaitable.

M. le président. Monsieur le rapporteur, votre temps de parole est déjà largement dépassé et, par égard pour vos collègues qui doivent intervenir après vous, je vous demande de conclure.

M. Ambroise Guellec, rapporteur pour avis. Je vais conclure, monsieur le président.

La marine marchande comprend le commerce mais aussi la pêche. Or si les charges sociales ont été allégées pour le commerce, le secteur de la pêche semi-industrielle et industrielle a été oublié. Nous ne pouvons que souhaiter la cohérence, et que les choses soient faites, et complètement !

Pour ce qui est de la filière portuaire, le trafic de nos ports connaît une évolution défavorable. Je dirai deux mots de la réforme de la manutention portuaire.

M. le président. Non, monsieur le rapporteur, vous avez déjà dépassé de cinq minutes, soit d'un tiers, votre temps de parole.

Si vous développez la politique portuaire avant de conclure, vous l'aurez doublé. A ma place, le président Séguin vous aurait déjà interrompu !

M. Ambroise Guellec, rapporteur pour avis. Certes, monsieur le président, mais vous êtes bon ! (Sourires.)

M. le président. Je ne veux pas l'être trop !

M. Ambroise Guellec, rapporteur pour avis. Il faut que la réforme de la manutention, qui a coûté très cher à notre pays et à l'Etat, entre complètement dans les faits pour permettre un redémarrage de l'activité de nos ports.

En conclusion, au regard des préoccupations majeures que je viens d'évoquer, c'est-à-dire un contexte de concurrence de plus en plus ouverte et des perspectives de déréglementation croissante, étant donné aussi la nécessité

de poursuivre la décentralisation, d'appliquer une réelle politique d'aménagement du territoire, d'améliorer la qualité de la vie et de protéger l'environnement, le budget doit favoriser le développement de modes de transport propres, privilégier la sécurité et, bien sûr, dégager des moyens financiers à cet effet.

Votre projet, monsieur le ministre, répond à ces exigences, même si c'est trop modestement en bien des points. C'est pourquoi il a reçu l'avis favorable de la commission de la production et des échanges. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, pour avoir été aviateur, Saint-Exupéry a écrit que « le plus beau métier des hommes [était] d'unir les hommes ». Ce matin, je formule le vœu que cet idéal puisse être longtemps poursuivi par les ailes de notre compagnie Air France.

Comment, en effet, ne pas évoquer d'emblée la tourmente que traverse cette compagnie ? Ayons le courage de le dire : Air France est en danger de mort ! Son personnel, héritier d'une longue tradition au service de l'aéronautique, mais héritier aussi, il faut le dire, des facilités nées d'un statut hybride, paraît se refuser à admettre qu'une telle compagnie doive se réformer pour survivre. Pourtant, c'est le cas.

Les avertissements n'ont pas fait défaut. Mon prédécesseur, Michel Inchauspé, ici présent, rapporteur spécial des crédits du transport aérien l'année dernière, écrivait dans son rapport : « La situation est suffisamment mauvaise pour que l'on envisage des licenciements à Air France, chose impensable il y a seulement cinq ou six ans. » Et après avoir constaté qu'Air France disposait encore d'atouts appréciables, il remarquait : « Il n'en demeure pas moins que la situation tend à se dégrader et qu'un redressement s'impose d'urgence dans une conjoncture plus que difficile. » C'était il y a un an.

Mes chers collègues, le redressement n'est pas venu. Après avoir annoncé 3,2 milliards de francs de pertes en 1992, Air France a enregistré 3,8 milliards de francs de pertes au premier semestre de 1993, soit plus en six mois que pendant toute l'année précédente. Le bilan pour l'année devait s'établir à un déficit que l'on espérait, à la fin de l'été 1993, contenir à 5,5 milliards de francs. Je crains que le prix de la grève et la chute de clientèle qu'elle entraînera inévitablement ne portent le déficit au-delà de 6 milliards de francs.

Ayons en tête ce chiffre, le plus lourd déficit de l'histoire de la compagnie, car il équivaut - pour reprendre l'exemple des routes dont on vient de parler - à 80 p. 100 du budget des routes.

Ce constat a quelque chose de désespérant, car Air France en était, avant la démission du président Attali, à son troisième plan de remise en ordre depuis 1991. Après "Cap 93" en 1991, et le plan de retour à l'équilibre mis en place en 1992, le président Attali avait présenté à son conseil d'administration le 15 septembre dernier la deuxième phase du plan de retour à l'équilibre. On sait que c'est ce plan qui a provoqué l'explosion de colère des salariés, qui éprouvaient depuis plusieurs mois une réelle

angoisse et avaient le sentiment que la direction d'Air France n'était plus capable de présider aux destinées de la compagnie.

Rarement rapporteur spécial aura eu à présenter l'état d'un secteur dans des circonstances aussi dramatiques. L'occupation des pistes par les grévistes - fait unique dans l'histoire de notre aviation civile - montre la détérioration du climat social dans l'entreprise. Il est évident que le redressement de la compagnie passe d'abord par le rétablissement d'un nouveau dialogue social. Et c'est sans doute pourquoi, monsieur le ministre, vous avez placé à la tête d'Air France un homme précédé d'une réputation d'habile négociateur.

Je n'ai aucun doute sur les qualités de M. Blanc, que j'ai connu et apprécié à la RATP. Il mérite toute notre confiance. Mais il ne faut pas oublier que le problème d'Air France se pose à la fois dans le très court terme - rétablir au plus vite le calme et la confiance et faire revenir les clients - dans le moyen terme - retrouver l'équilibre financier qui n'aurait jamais dû être perdu - et dans le long terme - faire d'Air France l'une des compagnies aériennes majeures du XXI^e siècle. Et nous savons que, pour cela, les places seront très chères.

A cet égard, la nomination du nouveau président a pu surprendre car nous attendions un chef d'entreprise, un *manager* pour mettre fin à la longue litanie qui a permis de placer à la tête d'Air France une succession de fonctionnaires issus de la préfectorale, de la Cour des comptes, du Conseil d'Etat ou de l'Inspection des finances. Il faudra donc que M. Blanc se comporte non seulement en diplomate mais aussi en véritable chef d'entreprise.

L'exemple à suivre est celui de la régie Renault qui était, il y a dix ans, dans l'état que je n'hésite pas à qualifier de délabrement où se traîne aujourd'hui Air France, et qui a retrouvé toutes ses forces grâce à un homme dont la mémoire nous est chère : M. Georges Besse, mort au champ d'honneur de l'industrie française.

Pour suivre cet exemple, deux conditions sont nécessaires : bien mesurer la gravité de la situation, d'une part, ne pas interférer dans la démarche du président désormais aux commandes, d'autre part, car si le pilotage d'un avion se fait désormais à deux, celui d'une entreprise ne peut se faire que sous l'autorité d'un seul responsable, sans intervention de la tutelle étatique.

Un parallèle illustrera mon propos. Notre concurrent le plus redoutable, British Airways, aligne 240 avions pour 48 000 salariés ; Air France, avec ses filiales, dispose de 220 avions pour 63 000 salariés. La seule manière de combler la différence de coût fixe est soit d'accroître considérablement la productivité, soit de diminuer les effectifs. Je ne souhaite pas cette dernière solution. Mais la première exige de profondes mutations au sein de l'entreprise.

Il faut que cesse l'illusion collective, qui consiste, pour les personnels d'Air France, à croire que l'Etat viendra systématiquement, et quoi qu'il arrive, au secours de la compagnie. La situation de nos finances publiques le permet de moins en moins, les contraintes imposées par l'Union européenne pas davantage. Une nouvelle recapitalisation est peut-être possible, mais alors, monsieur le ministre, qu'elle soit attribuée à une entreprise renouée et en voie de redressement. Comment les membres de la commission des finances, comment les membres de l'Assemblée nationale pourraient-ils soutenir un Gouvernement qui demande rigueur et sacrifice aux Français, si,

dans le même temps, une somme de plusieurs milliards est versée à une entreprise dont la gestion demeurerait incertaine ?

Car, ne l'oublions pas, c'est bien sa gestion laxiste qui a condamné Air France. Ne mettons pas sur le compte de la déréglementation et de la guerre du Golfe la responsabilité des déficits de la compagnie. Presque tous nos concurrents, actuellement, se redressent. C'est bien la preuve que le mal est chez nous.

J'arrête ici mon propos sur Air France. Je crois que le temps est venu de rebâtir la compagnie. Laissons son nouveau président travailler et apportons-lui notre soutien.

Une certaine inquiétude existe également au sujet d'Air Inter. La situation est certes moins préoccupante. Il est vrai qu'Air Inter n'a pas à subir une très forte concurrence internationale. En revanche, elle est la seule compagnie au monde à affronter la concurrence du TGV et elle doit, en raison des obligations de service public qui lui sont imposées, financer des lignes déficitaires par le produit des lignes excédentaires. Enfin, elle doit se préparer à l'ouverture du ciel européen en 1997.

Autant de raisons qui justifient que les pouvoirs publics préparent avec prudence l'insertion d'Air Inter dans un contexte de totale concurrence.

Filiale d'Air France, depuis le rachat d'UTA dans les conditions que l'on sait, Air Inter n'en est pas moins la première compagnie intérieure d'Europe et la cinquième sur le continent en nombre de passagers transportés. Comme Air France, Air Inter voit son déficit d'exploitation s'aggraver. Les chiffres restent encore modérés. Mais la tendance est néanmoins inquiétante.

L'avenir d'Air Inter soulève, en effet, pas mal d'interrogations. Vous avez pris vos responsabilités, monsieur le ministre, en ouvrant dès le mois dernier notre ciel à une plus grande concurrence intérieure. Air Inter n'y était pas hostile, mais la souhaitait au terme de son plan d'entreprise, afin de s'y préparer. Cette décision a vraisemblablement été à l'origine de la démission du président Spinetta, malgré la contrepartie que vous avez offerte en accordant à Air Inter de nouvelles lignes internationales. Chacun sait, en effet, que celles-ci seront nécessairement longtemps déficitaires. C'est pourquoi l'échange n'était guère égal.

Mon autre inquiétude concerne la dégradation de la capacité de péréquation d'Air Inter : 21 lignes bénéficiaires seulement, contre 42 déficitaires. Quelles sont les perspectives et ne pensez-vous pas que ce système sera à terme à revoir ? L'enjeu est en effet la poursuite par Air Inter de ses obligations de service public, cependant que les lignes étrangères « écrèmeront » les liaisons les plus rentables.

M. Jean Diebold. Exactement !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. J'en viens à la présentation des crédits du transport aérien. Sur ce point, votre budget, monsieur le ministre, est un bon budget par ces temps de rigueur.

Les crédits pour la construction aéronautique sont certes en diminution de 2 p. 100 en autorisations de programme et de 8 p. 100 en crédits de paiement par rapport à 1993. Mais la comparaison n'est pas significative compte tenu de l'avancement des programmes.

En revanche, me paraît plus significative la comparaison de l'effort effectué au profit de la recherche aérospatiale où les crédits demandés pour 1994 marquent une progression appréciable de 100,9 millions de francs en autorisations de programme et de 71,9 millions de francs en

crédits de paiement. Par là s'affirme la volonté de l'Etat de développer son action dans ce domaine afin de maintenir et d'accroître la place des produits aéronautiques français dans le monde.

L'évolution des crédits pour la recherche aéronautique est néanmoins préoccupante, monsieur le ministre, sur certains points et je tiens à le souligner. La commission des finances et la commission de la production s'en sont émues. Sur ma proposition, la commission des finances a adopté une observation tendant à ce que deux programmes majeurs, l'Airbus A 319 et le moteur CFM 56 3XS1 se voient attribuer des dotations sous forme d'avances remboursables. Je ne comprends toujours pas comment ces deux actions stratégiques ont pu être écartées d'un ultime arbitrage qui s'est déroulé au niveau du Premier ministre.

A ces programmes d'ailleurs, il conviendrait d'ajouter les dérivés du Falcon 900 et des moteurs d'hélicoptères. Encore une fois, il s'agit d'avances remboursables et non de subventions sans contrepartie, et, comme on le sait, les avances sont généralement très largement remboursées. Il est indispensable de soutenir nos constructeurs, qui se battent avec succès sur les marchés internationaux, mais qui n'en subissent pas moins durement le contrecoup de la crise du transport aérien.

Le budget annexe de l'aviation civile connaît pour 1994 une évolution relativement modérée, de 6,5 p. 100, qui contraste avec la trop forte progression des années précédentes. Les besoins d'équipements sont extrêmement importants. Les dépenses sont orientées sur deux axes prioritaires, d'une part, la régularité et la sécurité du transport aérien, et, d'autre part, la rénovation des infrastructures aéroportuaires. Mais n'oublions pas que ce budget est alimenté par des redevances perçues sur les compagnies aériennes qui souffrent de la crise.

J'en arrive maintenant assez rapidement au seul sujet d'optimisme du secteur aérien : les aéroports. Encore connaissons-nous là une situation contrastée entre Aéroport de Paris, et les aéroports de province et d'outre-mer.

Aéroport de Paris traverse incontestablement une période de croissance remarquable. Il a consolidé en 1992 sa position au niveau mondial et au niveau européen. En ce qui concerne le trafic international, il reste la deuxième place aéroportuaire européenne derrière Londres. Il conserve également, pour l'ensemble du trafic, tous paramètres confondus, la septième place mondiale devant Atlanta, dépassé en 1991.

Par rapport à ses concurrents européens, la place de Paris connaît le meilleur taux de croissance dans le secteur passagers et maintient sa troisième place dans le trafic fret après Frankfurt et Londres. Elle a pour la première fois dépassé 50 millions de passagers, Roissy ayant désormais dépassé Orly en trafic passagers.

L'avenir s'annonce donc sous un jour favorable. Le lancement de la troisième piste a enfin, nous affirme-t-on officieusement, été autorisé par le FDES. Sur ce point, monsieur le ministre, l'Assemblée serait heureuse d'obtenir une confirmation de votre part.

Je ne m'étendrai pas sur les aéroports de province dont les situations sont différentes.

Peut-être, monsieur le ministre, avez-vous trouvé mon intervention trop pessimiste ? Si tel est le cas, c'est dû à l'inquiétude que j'éprouve pour une industrie qui nous est chère !

L'enjeu pour la France est le maintien et le développement d'activités aéronautiques. Il ne s'agit pas seulement du pavillon national, mais surtout de l'existence de milliers d'emplois et de centaines de métiers, la plupart de

haute technicité. Qu'une de nos entreprises disparaisse, et c'est un tout savoir-faire qui disparaîtrait également. Nous connaissons tous la fierté des hommes de l'aéronautique. Ils sont les héritiers de grands pionniers. Sachons les aider pour qu'ils puissent transmettre leurs traditions et leur foi aux générations à venir.

En dépit de ces difficultés et de ces incertitudes, la commission des finances, sur ma proposition, a émis un avis favorable à l'adoption des crédits de l'aviation civile et de la météorologie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. François Asensi, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la présentation du budget du transport aérien et du budget annexe de l'aviation civile est l'occasion pour la représentation nationale d'être informée des graves difficultés qui menacent le pavillon français.

Ces trois dernières années, les compagnies aériennes membres de l'IATA ont déploré 63 milliards de francs de pertes sur les réseaux internationaux, dont 25 milliards pour la seule année 1992. C'est le résultat, le bilan de ce que l'on appelle la déréglementation du transport aérien.

Cette libéralisation s'est traduite par un véritable ouragan à l'intérieur même du marché américain, provoquant une guerre des tarifs qui s'est traduite par des faillites, des licenciements, des baisses de salaires, bref par un formidable gâchis. Chacun se souvient de ces images terribles de centaines d'avions en train de rouiller dans le désert du Colorado.

Des compagnies aussi prestigieuses que la Pan Am ont vu leurs ailes brisées dans la véritable jungle qu'est devenu le marché concurrentiel américain. Un fantastique mouvement de reconcentration a suivi cette bataille du ciel stérile, au prix de 200 faillites et fusions, entraînant avec elle plus d'un dixième des personnels du transport aérien aux Etats-Unis.

Les petites compagnies, décidées à rivaliser avec les grandes, ont cassé les prix et, pour cela, ont comprimé leurs coûts : baisse des salaires, baisse de la qualité du service offert, économies parfois au détriment de la sécurité.

Les grandes compagnies ont dû suivre le mouvement et s'en prendre à leur tour à l'emploi, aux salaires et aux avantages sociaux. Certaines, en état de faillite virtuelle, ont même continué la guerre, protégées par le fameux chapitre 11 de la loi américaine sur les banqueroutes.

Pourquoi en est-on arrivé là ? Cette politique de déréglementation, initiée sous l'administration Carter, a été développée par les idéologues libéraux guidés par le président Reagan. Rappelons-nous, c'était l'époque où l'administration américaine exorcisait l'empire du mal et présentait la référence libérale comme la panacée, le *plus ultra* de la civilisation face au socialisme d'Etat soviétique.

Ainsi le libéralisme devait-il être le modèle de société, le moteur de la croissance, et tout ce qui venait de l'Etat était honni, y compris l'organisation d'un secteur si sensible pour l'économie et la liberté de déplacement comme peut l'être le transport aérien.

Ce lot de faillites, ce spectacle désolant du libéralisme en marche aurait dû alerter les gouvernements européens sur les dangers d'une dérégulation du transport aérien. Ils auraient dû mettre en place une modernisation des règles, permettant à la fois une meilleure compétitivité, une réaf-

firmation du caractère de service public du transport aérien, ainsi que de son rôle essentiel dans les politiques d'aménagement du territoire, car non seulement les libéraux américains ont provoqué le désordre chez eux, mais ils ont trouvé dans l'exportation de leurs difficultés vers l'Europe, le moyen d'échapper à une crise encore plus grave.

En Europe, les forces conservatrices ou néolibérales ont repris le même credo idéologique importé d'outre-Atlantique. Chacun ici a en mémoire la pugnacité et la virulence avec lesquelles Mme Thatcher a imposé ce dogme à l'économie et à la société anglaise. Ici même en France, toutes les formations politiques qui siègent au Gouvernement n'ont eu de cesse, en dépit de précautions oratoires, d'imposer à la société française les règles qui nient l'intervention de la puissance publique et toute forme de société d'économie mixte, d'où le programme de privatisation à outrance.

Pour le transport aérien, les conséquences en sont la libéralisation totale du ciel français et européen en 1997.

Cette politique a consisté à accroître la concurrence à l'intérieur de la Communauté alors que les conditions n'étaient pas réunies, et elles ne le sont toujours pas.

Ainsi chaque pays négocie avec les Etats-Unis des accords bilatéraux. Ceux-ci, ou bien font la part belle aux compagnies américaines comme l'accord de « ciel ouvert » qui lie les Etats unis aux Pays-Bas, ou bien protègent leur marché comme l'accord Bermudes II qui réserve 40 p. 100 du marché britannique sur l'Atlantique Nord.

La politique européenne fait fi de la nécessaire harmonisation sociale. British Airways gagne de l'argent non pas parce qu'elle a été privatisée, mais parce qu'elle paye 2 à 3 milliards de francs de moins de charges sociales qu'Air France ! On comprend pourquoi la Grande-Bretagne a refusé l'imperceptible volet social dans le traité de Maastricht !

Mais allons plus loin. Il n'y a pas encore d'accord européen sur le repos et le travail des pilotes. Il n'y a pas de politique européenne en matière d'infrastructure aéroportuaire, pas plus d'ailleurs que pour les infrastructures du contrôle aérien.

Quelles en sont les conséquences pour notre pays ? Air France a perdu 3,2 milliards de francs en 1992 dont 800 millions sur l'Atlantique nord. Les prévisions pour 1993 estiment les pertes à 5,5 milliards.

Notre compagnie, qui contribue au prestige de la France, et dont la qualité du travail des milliers d'employés, qu'ils soient au sol ou navigants, est reconnue dans le monde entier, est victime de cette politique libérale que certains veulent encore aggraver.

En effet, les efforts entrepris par le groupe pour tenter d'adapter la situation ont été jugés insuffisants dès que la droite est revenue au pouvoir. Ainsi, monsieur le ministre, vous avez demandé à la direction générale d'Air France d'adopter un plan renforçant la compétitivité de l'entreprise et permettant le retour à l'équilibre. Rappelez-vous, par exemple, ce que vous disiez dans une interview au *Monde* : « Après la demande que je lui avais faite dès le moi de mai, Bernard Attali nous a présenté un premier plan en juillet, que nous lui avons demandé de renforcer pour atteindre les objectifs fixés. Ce plan a obtenu notre feu vert à condition que les suppressions de postes soient faites en limitant au maximum les licenciements secs. Cette précision faite, ce plan a été approuvé par le Gouvernement ».

Vous avez donc totalement souscrit au plan présenté par la direction - un plan qui a été rejeté par l'ensemble des salariés - puisque vous avez vous-même demandé dans le courant de l'été qu'il soit aggravé.

Dans ces conditions, la réaction des personnels était prévisible ; si l'on avait écouté dès septembre les représentants du personnel et leurs organisations syndicales, on aurait évité une grève qui a coûté cher à tout le monde. Monsieur le ministre, je vous le dis tout net et avec franchise : il n'y aura pas de redressement d'Air France si l'on n'associe pas les personnels aux décisions qui seront prises.

De même, la recapitalisation, évidemment nécessaire, de la compagnie, ne doit en aucun cas être considérée comme une dernière contribution de l'Etat avant d'engager la privatisation du groupe. Air France doit rester un service public. Il faut annoncer publiquement - pourquoi pas aujourd'hui ? - que vous ne privatiserez pas cette compagnie. C'est la survie du pavillon français dans le transport aérien mondial qui est en jeu.

La compagnie n'est pas la seule à connaître des difficultés. Sa filiale Air Inter est aussi à la croisée des chemins. Elle subit inévitablement les contrecoups du désordre international. Elle est surtout menacée par la multidésignation mise en place par la politique européenne - qui doit aboutir à l'ouverture totale du ciel français et européen à la concurrence en 1997.

Le Gouvernement veut aller plus vite et plus loin. Les mesures que vous avez annoncées devant le Conseil supérieur de l'aviation marchande, le 14 octobre dernier, consistent à ouvrir à la concurrence deux lignes parmi les plus rentables d'Air Inter : Orly-Marseille, Orly-Toulouse.

Visiblement, l'expérience de Paris-Nice n'a pas suffi. Quel bilan peut-on tirer de cette expérience ? Il n'y a pas eu de baisse des tarifs. Le nombre des passagers n'a pas augmenté. En revanche, le trafic a progressé de 46 p. 100, avec des conséquences néfastes pour l'environnement. Il est difficile dans ces conditions de résoudre l'équation suivante : augmenter la concurrence sur Paris-Nice, ce qui oblige les compagnies à avoir des avions de plus petite capacité, tout en maintenant les commandes à Airbus.

Cette politique aura comme effet, à terme, de remettre en cause la péréquation interne et donc la mission de service public et de participation à l'aménagement du territoire attribuée à Air Inter. Cette mesure a d'ailleurs conduit ces derniers jours le président de la société à la démission puisqu'il estimait ne plus pouvoir, dans ces conditions, mener à bien le développement de l'entreprise.

Monsieur le ministre, je vous le dis avec gravité et sans catastrophisme de circonstance, nous sommes tous ici attachés à l'intérêt national, mais l'avenir d'Air Inter est en jeu. Les mesures que vous prenez ou plutôt celles que vous ne prenez pas conduiront à l'impasse. Il ne nous restera que le petit créneau que voudra bien nous laisser la restructuration capitaliste en cours, après une guerre concurrentielle sans merci, qui détruira toute obligation de service public.

D'autres acteurs du transport aérien sont, par ricochet, en difficulté.

Il en va ainsi de la construction aéronautique française. Celle-ci occupe une première place en Europe et dans le monde. Pourtant, à cause de la situation des compagnies aériennes, contraintes d'annuler ou de reporter leurs commandes d'avions, nos entreprises nationales comme l'Aérospatiale ou la SNECIA annoncent des plans sociaux, mettent le personnel au chômage partiel, attendent une nécessaire recapitalisation.

Le consortium Airbus, dont les succès se confirment en dépit de la crise, est par ailleurs dans la ligne de mire des industriels américains. L'accord conclu le 17 juillet 1992 avec les Etats-Unis, reconnaissant le bien-fondé des avances remboursables et limitant les aides indirectes, est jugé satisfaisant par les industriels français. Il serait bon qu'il soit étendu à l'ensemble des constructeurs dans le cadre des négociations du GATT. J'appelle à ce sujet le Gouvernement à la plus grande vigilance, pour qu'il ne fasse pas l'objet d'un marchandage de dernière heure visant à l'inclure dans le code des subventions, ce qui serait fatal à notre industrie.

Mesdames, messieurs, comme vous pouvez le constater, la situation du transport aérien est extrêmement difficile. On aurait pu penser que le projet de budget de l'Etat allait refléter la volonté politique de prendre des initiatives, de soutenir un secteur si déterminant. Pourtant, il n'en est rien.

En ce qui concerne le secteur aéronautique, le projet de budget ne proposait pas d'avances remboursables pour les nouveaux programmes développés par l'Aérospatiale et la SNECMA, programmes fondamentaux, comme l'a souligné avec justesse M. Gantier. C'est pourquoi j'ai proposé à la commission de la production et des échanges d'adopter, comme l'a fait la commission des finances, une observation demandant la majoration des crédits destinés aux programmes aéronautiques civils, en faveur de l'Airbus A319 de l'Aérospatiale et du moteur CFM 56-3 XS de la SNECMA. Je me réjouis qu'elle ait adopté cette observation et j'attends du Gouvernement qu'il écoute sur ce point l'avis de la représentation nationale.

En ce qui concerne le budget annexe et sans revenir sur les détails exposés par mon collègue, M. Gantier, je voudrais souligner quelques éléments.

L'augmentation du budget - de 382 millions de francs repose exclusivement sur celle des recettes propres escomptées, en clair, des taxes de navigation aérienne et de sécurité. En revanche, la subvention d'exploitation de l'Etat diminue de 40 millions de francs par rapport au budget voté en 1993. Cette régression ne paraît pas pour autant justifiée, compte tenu de l'ampleur de la crise que je viens de décrire.

Cela signifie que l'accroissement du budget annexe sera financé essentiellement par les compagnies aériennes, cela à un moment où elles sont au plus mal et où la commission Clinton, mise en place pour tenter de trouver des solutions à la crise aux Etats-Unis, vient de préconiser des baisses de taxes sur le kérosène, sur le fret et sur les tickets, tandis que l'on parle de plus en plus outre-Atlantique de « retéguler ». Comprenne qui pourra...

Ce projet de budget est révélateur en fin de compte de la volonté du Gouvernement de maintenir et de développer une politique libérale - c'est son droit bien entendu - et de remettre en cause une politique d'économie mixte pour la France.

Je regrette que la commission de la production ait adopté les crédits en dépit de l'avis que j'avais émis. Ce faisant, la majorité se montre solidaire d'une politique dont le moins que l'on puisse dire est qu'elle ne tire pas les enseignements de ce qui s'est passé aux Etats-Unis.

A travers la remise en question de la notion de service public, et eu égard aux dangers que fait courir la dérégulation à l'aménagement du territoire, c'est un choix de société pour la France qu'il faut faire : il faut que le Gouvernement dise la vérité aux Français et engage un grand débat national.

Comme dans d'autres domaines, il ne s'agit pas de bâtir une quelconque ligne Maginot, mais de redéfinir des missions de service public conformes aux exigences de notre temps, à l'échelle nationale comme à l'échelle européenne. Une telle démarche, aujourd'hui indispensable, suppose plus que jamais qu'y soient associés l'ensemble des acteurs de la société.

Dans un contexte de déficit social en Europe, face au danger d'une bureaucratie qui éloigne les citoyens des centres de décision, beaucoup dépendra de notre aptitude à animer de tels débats politiques.

Dans l'immédiat, en attendant les résultats des travaux de la commission d'enquête parlementaire que notre assemblée serait bien inspirée de créer sur l'ensemble de la question, je propose cinq mesures d'urgence :

Premièrement, un gel immédiat des capacités sur l'ensemble des liaisons à l'intérieur de la Communauté ;

Deuxièmement, un armistice entre les compagnies aériennes pour mettre fin à la guerre tarifaire suicidaire qu'elles sont contraintes de mener ;

Troisièmement, une initiative française au Conseil des ministres européen en vue de reporter l'entrée en vigueur de la libéralisation totale du trafic domestique ;

Quatrièmement, l'utilisation de ce moratoire pour renégocier l'organisation du ciel en prenant réellement en compte les missions de service public du transport aérien et sa contribution indispensable à l'aménagement équilibré du territoire national et européen ;

Cinquièmement, au-delà du marché communautaire, l'engagement d'une négociation étendue à l'ensemble du continent européen car il faut, dans ce domaine comme dans les autres, cesser de raisonner dans le cadre étroit de l'union économique.

Telles sont, mes chers collègues, les observations que j'ai cru devoir faire sur un sujet qui, chacun le comprendra, dépasse largement le cadre d'une discussion budgétaire.

M. le président. La parole est à Mme Elisabeth Hubert, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la mer.

Mme Elisabeth Hubert, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai conscience que le budget de la mer, qui ne représente que 0,4 p. 100 du budget de l'Etat, peut apparaître aux yeux de non-initiés - mais je sais que personne n'appartient à cette catégorie dans cette honorable assemblée - comme présentant un intérêt mineur au regard d'autres budgets, tels que les transports terrestres ou aériens.

Mais j'ai personnellement la faiblesse de croire que les 5 682 millions de francs affectés au secteur maritime ne traduisent que bien imparfaitement son importance dans le développement économique de notre pays. Et chiffre pour chiffre, plutôt que la modicité de cette somme, je préfère évoquer la longueur de nos façades maritimes, qui, développées, représentent 4 500 kilomètres de côtes et constituent à l'évidence une zone d'échanges privilégiée avec l'extérieur. Privilégiée mais insuffisamment exploitée !

Pour essayer, en dix minutes, de vous faire partager mon sentiment, je ne vous assènerai pas, mes chers collègues, de longues litanies de chiffres. Ils figurent dans mon rapport.

Je préfère vous parler des outils formidables que sont en matière d'aménagement du territoire les ports, qu'ils soient autonomes, nationaux ou concédés.

Je souhaite vous montrer l'instrument commercial indispensable qu'est notre flotte de commerce.

En générant des emplois et en participant à l'essor du commerce extérieur, les ports maritimes français constituent un facteur majeur du développement de l'économie nationale.

Quarante-cinq mille emplois portuaires et 76 000 emplois industriels sont directement liés à la filière portuaire. En y ajoutant les emplois induits, on peut considérer que les ports sont à la source d'environ 300 000 emplois. Et cela sans compter l'effet d'entraînement sur l'économie régionale ! Ainsi, une étude réalisée en 1986 - elle remonte donc, c'est vrai, à quelques années - a montré que 10 p. 100 du bassin d'emploi de Rouen et 30 p. 100 de celui du Havre étaient générés par l'activité portuaire.

Plus de la moitié du commerce extérieur en tonnage et plus du quart en valeur est acheminé dans notre pays en utilisant les services d'un port maritime. La France quatrième exportateur mondial et second par tête d'habitant, possède ainsi un outil stratégique de premier ordre.

Ces quelques chiffres illustrent, à eux seuls, la place de la filière portuaire.

En outre, en contribuant à l'animation des régions littorales, les ports sont appelés à jouer un rôle essentiel dans le grand débat de l'aménagement du territoire.

L'implantation géographique des ports français fait de ceux-ci des outils de rééquilibrage intérieur. Cela nécessite bien évidemment de développer les voies de communication entre les sites portuaires et leurs zones d'influence économique, mais aussi, plus largement, de connecter les ports avec les grands réseaux européens de transports, qu'il s'agisse de réseaux ferroviaires, d'autoroutes ou de voies navigables. Ainsi favoriserons-nous le désenclavement des régions côtières, mais aussi de celles situées entre le littoral et les sites de production.

Avant d'évoquer les perspectives d'avenir des ports et d'envisager ce que doit être la place de l'État dans ce schéma, je m'attarderai sur la réforme de la manutention portuaire.

L'objectif de cette réforme, adoptée à la quasi-unanimité en juin 1992 par l'Assemblée nationale, était clairement économique et visait avant tout à rendre plus compétitifs nos approvisionnements et nos exportations transitant par les ports français, en réduisant les coûts de passage portuaire. L'inadaptation du système hérité de la loi de 1947 entraînait un coût de la manutention en France supérieur de 50 p. 100 en moyenne à celui de nos concurrents étrangers.

La mise en place de cette réforme instituant la mensualisation des dockers et accompagnée d'un important plan social coûtera, à l'horizon 2006, 4 milliards de francs, dont 2 milliards à la charge de l'État, soit le double de ce qui était annoncé en 1991.

Vous trouverez dans mon rapport un tableau édifiant sur le coût des 3 900 départs liés à ce plan. Vous constaterez que le coût par docker va d'un peu moins de 800 000 francs pour Dunkerque, Nantes, Saint-Nazaire, notamment, à plus de 1,2 million pour les ports du Havre et de Marseille.

Il est encore un peu tôt pour tirer un bilan des effets de cette réforme. Néanmoins, alors que les échanges maritimes européens pour ce qui concerne les marchandises générales ont plutôt baissé, l'activité de certains ports a d'ores et déjà très nettement augmenté, que cela soit pour le nombre de lignes régulières ou en termes de tonnage.

Élément structurant de l'aménagement du territoire, source d'emplois, outil performant et moderne de notre commerce extérieur, les ports ne sont pas pour autant assurés d'un avenir prometteur. Pourquoi ? Parce que, trop longtemps, il n'y a pas eu de volonté politique suffisamment affirmée à leur égard.

En effet, les efforts de modernisation entrepris à la fin des années soixante et poursuivis depuis, la réforme de la manutention portuaire et la qualité des différents acteurs de la filière portuaire ne suffiront pas à réduire la fragilité de nos ports face à la concurrence.

Pour atteindre le seul objectif qui compte, reconquérir des parts de marché, il faut établir dans la durée des règles d'engagement claires des différents partenaires, en particulier de l'État. Il faut modifier les règles de gestion du domaine public.

•Établir dans la durée des règles d'engagement claires, d'abord.

Pour ce qui concerne les ports autonomes, je rappelle que l'État supporte normalement les frais d'entretien des ouvrages d'accès, notamment les dragages de chenaux, et participe en principe à hauteur de 80 p. 100 aux dépenses des travaux d'accès et de 60 p. 100 environ aux dépenses d'infrastructures.

Quand on regarde les chiffres des budgets, on constate que nous nous éloignons de plus en plus chaque année de ces règles.

Ainsi, le chapitre 44-34, en son article 10, relatif aux crédits de fonctionnement des ports autonomes métropolitains, est passé, entre 1990 et 1994, de 474 millions de francs à 396 millions. Même si l'on admet que cette diminution peut en partie être liée à de nécessaires efforts de productivité de la part des directions des ports, il est évident que celle-ci ne peut atteindre 74 millions en cinq ans. Le choix est donc simple pour nos ports : soit ne pas faire de dragage des chenaux, avec toutes les conséquences qui en découlent pour le trafic de la flotte de commerce et donc leur attractivité ; soit le faire en augmentant les droits de ports supportés par les usagers, avec une incidence évidente sur notre compétitivité. Il faut savoir qu'en Belgique et en Allemagne, l'État prend en charge intégralement, et surtout directement, ces dépenses d'entretien.

La même remarque s'applique aux ports nationaux, qui ont vu leur dotation de fonctionnement diminuer de 43,67 millions à 35,55 millions sur la même période.

Quant aux dépenses d'investissements, le chapitre 53-30, en son article 30, est passé en cinq ans de 258 millions à 168 millions de francs pour ce qui concerne les crédits de paiement. Même si les autorisations de programme connaissent cette année une hausse très sensible, de 17 p. 100, ce qui, monsieur le ministre, témoigne de la prise de conscience de votre ministère de répondre aux besoins prioritaires d'équipements nouveaux, la diminution en crédits de paiement limite pour cette année les possibilités de lancer de nouvelles opérations.

Bien sûr, il serait irresponsable de ne pas reconnaître l'effort qui devait être celui de la mer au même titre que d'autres ministères à l'effort de maîtrise des dépenses publiques. Mais il est aujourd'hui impératif que l'État affirme sa volonté de reconnaître la filière portuaire comme étant indispensable au développement économique du pays. Comment ne pas s'inquiéter quand on sait que la Belgique a versé aux trois principaux ports belges entre 1980 et 1986 - il n'y a guère de chances que l'écart se soit réduit - deux fois plus d'argent que la France pour ses six ports autonomes métropolitains ?

Pour anticiper les besoins du marché, les ports doivent pouvoir établir leurs prévisions d'investissements et élaborer leurs budgets de fonctionnement sur des bases claires, définies sur plusieurs années, à l'abri de toute incertitude.

Mais reconquérir des règles de marché, ce n'est pas simplement être assuré de la participation de l'État, c'est aussi, pour les ports, développer leur coopération avec des partenaires privés. Et, à ce propos, il faut avouer que le régime domanial actuel entrave l'implantation d'investisseurs privés et que les règles de gestion du domaine public aboutissent à un immobilisme foncier, contribuant à l'apparition de friches portuaires.

Des adaptations sont souhaitables, notamment en accordant aux investisseurs privés des droits réels sur les installations réalisées et en transférant aux établissements portuaires les produits de cession de biens, tout cela bien sûr en tenant compte des nouveaux enjeux liés à la défense de l'environnement.

Je serai plus brève pour ce qui concerne la flotte de commerce, non pas qu'elle ait moins d'importance à mes yeux, mais parce que le temps me manquerait et que son poids sur le budget est un peu plus faible.

Quatrième puissance exportatrice, la France est au vingt-septième rang pour le transport maritime. Elle ne représente plus aujourd'hui que 0,9 p. 100 de la flotte mondiale. En dix ans, le tonnage de la flotte sous pavillon français a diminué de 58 p. 100 et le nombre de marins français a été divisé par deux.

Et pourtant, le maintien de l'activité de la flotte française se justifie, tant pour des raisons liées essentiellement à notre nécessaire indépendance que pour des raisons économiques et sociales. Encore faut-il que le coût d'embauche d'un marin français ne soit pas de 20 p. 100 supérieur à celui d'un marin européen et de 200 p. 100 supérieur à la concurrence mondiale.

Pour remédier à ce manque de compétitivité, des efforts ont déjà été réalisés. Ainsi, d'importants gains de productivité ont été accomplis par les armateurs et la création en 1987 du registre d'immatriculation aux Kerguelen par notre ami Ambroise Guellec a permis une diminution des charges d'exploitation, malheureusement grâce à une diminution du nombre de marins français embarqués.

Cependant, l'année 1993 restera une année charnière pour la flotte française.

En effet, en décidant le 4 août d'étendre aux lignes régulières de fret exploitées sur des trafics internationaux le bénéfice du régime Kerguelen, on a donné un sérieux ballon d'oxygène aux armateurs français. Mais plutôt que cette mesure, dont l'incidence n'est pas négligeable pour l'emploi français, je préfère noter la prise en compte de 70 p. 100 de l'équipage à un taux de charges sociales de 11,6 p. 100, décision qui peut laisser espérer une embauche de marins français sur des navires déjà immatriculés aux Kerguelen.

En outre, annoncé le 8 octobre, l'allègement des charges sociales à 17,6 p. 100 pour les navires de fret ou de passagers immatriculés en métropole permet d'espérer le maintien de l'emploi de marins français et la préservation du pavillon français.

Néanmoins, force est de souligner, comme l'a fait tout à l'heure Ambroise Guellec, que la différence avec le pavillon Kerguelen en cas d'embauche, comme le droit lui en est donné, de 30 p. 100 de marins étrangers est significative et que le coût d'équipage pour un navire armé aux conditions internationales est encore deux fois moins important que celui d'un navire français aux nouvelles conditions.

Ces quelques remarques, qui doivent nous amener à réfléchir pour le futur, ne doivent en aucun cas conduire à considérer comme négligeable l'effort de l'État, qui devra abonder de 160 millions le budget de l'Établissement national des invalides de la marine pour compenser ces allègements de charges.

Avant de conclure, je dirai un mot de la réduction du budget de la Société de sauvetage en mer.

Alors que le bilan de l'activité de cette institution est éloquent - 2 951 navires assistés et 8 299 personnes secourues en 1992 -, la baisse des crédits tant en fonctionnement qu'en équipement apparaît inquiétante. Il est vrai qu'il est de tradition de voir abonder ces crédits à l'occasion de la discussion budgétaire. Je souhaite bien évidemment qu'il en soit ainsi cette année, mais je ne peux que déplorer cette méthode, contraire aux règles de transparence et de rigueur.

En conclusion, mes chers collègues, j'espère vous avoir convaincus de l'importance stratégique de la filière maritime et de la nécessité d'adopter ces crédits. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. Au titre du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre, la parole est à M. Charles Fèvre, pour quinze minutes.

M. Charles Fèvre. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les transports jouent, par eux-mêmes ou à travers la réalisation des infrastructures, un rôle décisif dans deux domaines : l'aménagement du territoire, devenu à nouveau, après quelques années d'éclipse, le grand dessein des prochaines années, et la création d'emplois, si indispensable dans la phase actuelle de crise économique.

Or les transports, activité induite des autres activités économiques, subissent aujourd'hui lourdement les conséquences des difficultés de celles-ci.

La surcapacité des moyens de transport, notamment des transports routiers et de l'aviation, la difficulté à s'adapter à des changements conjoncturels et surtout structurels - c'est le cas de la SNCF -, l'insuffisance des moyens financiers et peut-être le manque de volonté propre à redonner une juste place à des moyens de transport comme la voie d'eau, l'internationalisation des rapports économiques, qui exacerbe la concurrence dans un marché déprimé, tous ces facteurs rendent, c'est vrai, difficile l'établissement d'un budget.

Et je ne parle pas de la situation des finances publiques telle que les gouvernements précédents nous l'ont laissée !

Dans cette crise, on vérifie, d'une part, que ce que l'on a appelé la coordination des transports est plus nécessaire que jamais, même si le refus légitime de remettre en place un dirigisme illusoire la rend plus difficile, et, d'autre part, que cette coordination ne se résume pas seulement dans les moyens budgétaires.

Du reste, la coordination n'est-elle pas née en 1934 du fait précisément de la grande crise dans laquelle le monde, et donc la France, s'était enfoncé dans les années trente ?

Dans les circonstances financières actuelles, votre budget, monsieur le ministre, peut apparaître satisfaisant, avec une progression globale de 4,2 p. 100 des moyens d'engagement et de 2,4 p. 100 des moyens de paiement par rapport à la loi de finances initiale pour 1993.

Or il convient de relativiser les choses tellement ce budget couvre des domaines très larges et diversifiés, que je ne pourrai malheureusement aborder tous en détail dans le cadre de cette brève intervention.

C'est ainsi que, si l'activité portuaire et les problèmes de sécurité aérienne, maritime, voire routière - si l'on additionne des crédits figurant dans d'autres budgets - font l'objet de crédits satisfaisants, on observe une sensible diminution des programmes aéronautiques civils et un accroissement plus apparent que réel, ou à tout le moins contrasté, des crédits pour les routes nationales.

Qu'est-ce qui augmente, en effet, pour les routes nationales, sinon les crédits d'engagement, qui permettent de lancer les projets, mais non d'alimenter les entreprises dans l'immédiat et de créer les emplois correspondants ?

En crédits de paiement, les gouvernements de Mme Cresson et de M. Bérégofovoy avaient pris la fâcheuse habitude de compléter en décembre, c'est-à-dire en loi de finances rectificative de l'année en cours, les crédits nettement insuffisants qu'ils faisaient voter au Parlement quelques semaines avant pour l'année suivante. J'en avais fait la remarque en 1991 et en 1992.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, il faut comparer à ce que vous proposez aujourd'hui, non pas les lois de finances initiales, mais la loi de finances initiales pour 1993 augmentée des crédits rajoutés à la fin de 1992 et qui ne pouvaient, à l'évidence, être dépensés qu'en 1993.

Eh bien, en moyens de paiement, la baisse réelle est d'environ 15 p. 100 ! Et c'est dommage parce que, encore une fois, ce sont les moyens de paiement tangibles en 1994 pour les entreprises qui feront les emplois de 1994. C'est d'autant plus fâcheux que la seule année pleine du nouveau gouvernement, qui ne dispose utilement que d'un peu plus de vingt-quatre mois répartis sur trois années, est précisément l'année 1994.

L'emploi dans le secteur des travaux publics risque d'en subir les conséquences, ainsi que tous les secteurs qui lui sont liés.

Sans doute y a-t-il les crédits inscrits au plan de relance de juin, mais dégagés juste avant les vacances et engagés trop tardivement. Ses effets doivent absolument être concrétisés en 1994 pour un réel soutien de l'activité des travaux publics.

Votre objectif est de réaliser - et vous avez raison - les contrats de plan Etat-régions sur les routes nationales à 97 p. 100 pour la fin de 1993, précisément grâce au plan de relance du printemps dernier. Mais, hormis que 1,2 milliard devra être reporté sur 1994, je m'interroge sur le réalisme de cet objectif en regardant où l'on en est par exemple dans la région Champagne-Ardenne, que je connais bien, puisque, dans cette région, au 30 juin 1993, les autorisations de programmes lancées étaient de 1,6 milliard, alors que les engagements qui feront en principe l'objet des paiements sur l'année 1993 en sont à 1 milliard. Nous aurons beaucoup de problèmes pour être à 97 p. 100 en fin d'année.

Quant aux modalités de financement de ces contrats de plan Etat-régions, il faudrait revoir une règle non écrite mais appliquée dans beaucoup de régions et comportant des cofinancements importants des départements.

Il n'est pas normal que, déjà surchargés financièrement avec leur propre réseau routier, souvent dense et coûteux à aménager, soumis de surcroît de plein fouet dans leur budget aux conséquences sociales de la crise économique, les départements soient contraints de financer les amé-

nagements de routes nationales à hauteur de 25 p. 100, alors que celles-ci ne sont manifestement pas de leur ressort.

J'ajouterai que, s'il est heureux que, comme c'était devenu nécessaire, les crédits d'entretien des routes nationales augmentent fortement en 1994 - ils n'avaient cessé de baisser en francs courants depuis cinq ans -, ainsi que ceux consacrés à la réhabilitation des chaussées, autoroutières ou non, il est regrettable que les crédits de paiement affectés au renforcement des routes nationales diminuent, alors qu'il en reste plus de 3 000 kilomètres à mettre hors gel.

Sur le plan autoroutier, il est judicieux que 286 kilomètres d'autoroutes soient mis en service en 1994 alors que les gouvernements précédents nous avaient habitués à des chiffres beaucoup plus faibles : un peu plus de 100 kilomètres respectivement en 1992 et en 1993.

Malgré les problèmes financiers, il est essentiel que soit mené à bien le programme autoroutier : 2 500 kilomètres du schéma directeur restent à réaliser. Tiendra-t-on le rythme d'une réalisation sur dix ans ? L'accent doit être mis en tout cas sur les autoroutes transversales et de pénétration dans les grands massifs montagneux.

Les autoroutes constituent en effet le maillage actif du développement économique et donc un élément essentiel d'aménagement du territoire. Là où l'autoroute ne dessert pas une ville d'une certaine importance ou une grappe de villes, il faut les raccorder au réseau autoroutier par des voies rapides qui doivent être prioritaires dans les choix gouvernementaux. Je pense, par exemple, dans ma région, au triangle urbain Saint-Dizier - Bar-le-Duc - Vitry-le-François.

J'en terminerai avec le réseau routier national en rappelant ici l'idée qui a été émise d'un véritable fonds d'action conjoncturelle afin de soutenir et de lisser l'activité des travaux publics. Gouverner c'est prévoir, et non subir. Un tel fonds permettrait en tout cas d'éviter les à-coups des plans de relance mis en place trop souvent à contre-temps.

Enfin, si les décisions prises à Mende par le comité interministériel d'aménagement du territoire et consistant à moduler les enveloppes régionales pour les prochains contrats de plan Etat-régions vont dans le bon sens, on peut s'interroger sur la capacité de petits départements à dominante rurale et en difficulté à tirer leur épingle du jeu et à bénéficier d'un appui sérieux pour leur réseau routier national, qui est fondamental pour leur désenclavement et leur revitalisation. Je pense à tous ces départements - vingt à vingt-cinq - dont une bonne partie sont situés sur la diagonale allant des plateaux du Nord-Est au sud du Massif central. Monsieur le ministre, ne faudrait-il pas envisager une enveloppe d'Etat spéciale permettant d'accompagner leurs efforts et de suppléer à la faiblesse de leurs possibilités financières ? Car on en revient toujours à ce dysfonctionnement grave résultant des lois de décentralisation : une distorsion de plus en plus grande - moins entre les régions qu'entre les départements - et que la crise actuelle révèle et accentue encore plus.

Avec 91 milliards de francs de crédits de paiement, votre budget est le troisième après ceux de l'éducation nationale et de la défense.

Mais près de 37 milliards de francs sont consacrés à la SNCF, dans le cadre du contrat de plan Etat-SNCF, sans compter les 8 milliards de francs qu'il vous faudra bien verser pour couvrir un déficit résiduel que le contrat de plan avait prévu de ramener à zéro.

La crise, il est vrai, est passée par là. Et il est vrai aussi qu'il est moins facile à de grandes entreprises publiques telles que la SNCF ou Air France de s'adapter à la conjoncture et à ses changements - *a fortiori* s'ils ont, comme c'est le cas pour partie, des aspects structurels - qu'aux petits transporteurs dont les frais fixes sont proportionnellement moins élevés et le poids de l'administration et de la structure moins important.

En matière de fret, la baisse du trafic ferroviaire est permanente depuis des décennies, la crise économique de ces deux dernières années ayant plus accéléré le phénomène que la relative déréglementation du transport routier mise en œuvre il y a quelques années.

Alors, s'il est vrai - mais encore faudrait-il mettre les choses à plat pour le vérifier - que la SNCF supporte plus de charges financières liées aux infrastructures que le transport routier ou aérien, il faudrait aussi s'interroger sur trois facteurs déterminants pour son évolution et son avenir :

La lourdeur des structures de l'entreprise SNCF, liées peut-être à la lourdeur et à la concentration de l'outil ferroviaire ;

La difficulté de la SNCF à s'adapter aux besoins de la clientèle et à trouver le juste prix, qui n'est ni le prix excessif intégrant le coût total ni le prix de dumping ne tenant compte que du coût marginal ;

La stratégie du chemin de fer - et je sais, monsieur le ministre, que vous soutenez cette évolution - qui a consisté à renoncer aux wagons isolés et à fermer de nombreuses gares de marchandises.

Il paraît que le déficit venait des wagons isolés. Mais chacun sait que les ruisseaux font les rivières et qu'à tarir les sources il n'y a plus d'eau dans les rivières. Or, sur un plan économique général, ne sait-on pas qu'on ne remplacera pas les wagons isolés que l'on a supprimés par des transports de trains compiets d'embranchement à embranchement, et cela pour quatre raisons : la part des pondéreux diminue dans le fret ; les séries des marchandises à transporter se réduisent ; la part des matières dans les produits tend à diminuer ; enfin, la méthode du stock « zéro » et celle des flux tendus se sont développées. Ces quatre facteurs tendancielles ont modifié fondamentalement la nature du transport et expliquent que le transport routier, malgré toutes les difficultés actuelles, continue à gagner encore des parts de marché.

Le transport combiné rail-route serait la solution ! C'est vrai en théorie. Toutefois, si la réalité voulait bien se conformer à la théorie, on en serait au-delà des quelques pour cents dont une étude récente de la SNCF sur le fret ferroviaire ne fait même pas état.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, du tourisme et des transports. Tout à fait !

M. Charles Fèvre. Cela prouve que la SNCF accorde encore trop peu d'importance au combiné rail-route. Alors, pourquoi le dernier reste-t-il encore aujourd'hui plus un sujet de discours qu'une réalité concrète ?

En dehors de la concurrence tarifaire qui sévit depuis 1986-1987, il y a deux raisons de fond :

D'abord 86 p. 100 du trafic sont acheminés sur des relations de moins de cent cinquante kilomètres, alors que le rail-route - et cela vaut pour une éventuelle « autoroute ferroviaire » - nécessite des distances sensiblement plus longues.

Ensuite, la fiabilité absolue est de plus en plus nécessaire dans les livraisons, et le transport routier de porte à porte continue à l'assurer mieux que le rail-route.

Alors, qu'il faille renforcer par des garanties financières l'accès à la profession du transport routier et mieux assurer les contrôles routiers comme le propose votre budget, ne serait-ce que pour améliorer les conditions de concurrence à l'intérieur même du transport routier, soit ! Mais, comme je l'ai dit, le problème est d'une autre ampleur et d'une autre dimension : il faut que la SNCF adopte un comportement plus actif, plus commercial, plus expansionniste, au lieu de s'en tenir à la recherche d'une productivité qui ne se traduit que par la baisse des effectifs et la conduit dans l'impasse. Car, à force de réduire ses moyens, notamment humains, elle en viendra à ne plus avoir de clients !

Toujours dans le domaine du fret, je dirai que la France ne fait pas assez appel à la voie d'eau. Les voies à grands gabarit marquent le pas : Seine-Est, Seine-Nord et Rhin-Rhône restent toujours à l'état de projet. Les canaux traditionnels type Freyssinet sont délaissés, malgré les efforts pour parer au plus pressé réalisés par le récent établissement Voies navigables de France.

Dans le même temps, d'autres pays européens tels que l'Allemagne, les Pays-Bas ou la Belgique continuent à maintenir et développer leurs canaux - voir la liaison Rhin-Danube - et à y maintenir une activité satisfaisante.

En ce qui concerne le transport ferroviaire des voyageurs, le problème est différent et, dans une certaine mesure, plus simple, même si la SNCF connaît aujourd'hui des difficultés nouvelles.

Les dessertes régionales constituent une bonne expérience du fait d'une implication des régions et d'un bon partenariat entre les acteurs. Cela dit, des problèmes financiers subsistent, malgré la subvention de l'Etat de 3,850 milliards, chiffre forfaitaire qu'il faudra peut-être modifier. En tout cas, il y a là un champ d'expériences parfaitement intéressant.

Les TGV, fleurons de la SNCF de cette fin de siècle, ne se développeront plus, nous le savons, par le biais des emprunts de la SNCF. Avec 140 milliards d'endettement, la Société nationale a largement dépassé ses capacités normales d'emprunt. Il va donc falloir trouver - et nous savons que vous y réfléchissez, monsieur le ministre - des formes nouvelles et imaginatives de financement faisant appel, par le biais de sociétés d'économie mixte par exemple, aussi bien à l'usager qu'aux collectivités locales.

Les grandes lignes ont permis, en 1992, de transporter 120 millions de voyageurs. Toutefois, on observe - et c'est dommage - une baisse de 6 p. 100 au premier semestre 1993. Certaines de ces lignes sont menacées dans la mesure où elles sont marquées par un fort déséquilibre financier, déséquilibre qui s'est accru en 1993. L'entreprise nationale entreprend aujourd'hui une action commerciale et de promotion de grande ampleur. N'aurait-elle pas dû le faire bien avant que le feu soit dans la maison ? N'aurait-elle pas dû le faire bien avant, par exemple au moment où elle fermait de nombreux guichets, en mettant en place le système du ticket d'accès dans les trains avec la vente des billets dans ceux-ci ?

Je parlais d'imagination tout à l'heure. Dès l'instant d'où l'on réforme, où l'on restructure, il faut chercher, en faisant preuve d'imagination et de bon sens, à fidéliser la clientèle. En l'occurrence, je ne suis pas sûr que la SNCF agisse toujours comme il le faudrait.

La SNCF veut se dégager d'un certain nombre de grandes lignes. Dans une étude récente, n'écrit-elle pas : « L'entreprise nationale ne peut durablement supporter le déséquilibre financier lié à l'exploitation de certaines liaisons nationales de voyageurs ». Cela inquiète beaucoup d'élus qui n'auront jamais le TGV et dont la « grande

ligne » constitue le seul moyen d'accès collectif à la capitale ou à la grande métropole la plus proche. Je suis de ceux-là puisque la ligne Paris-Bâle dessert mon département, la Haute-Marne.

Quels sont sur ce point votre politique et vos projets que ne peut seulement traduire le projet de budget ? Dire comme vous l'avez fait qu'il faut distinguer, pour les traiter différemment, entre les infrastructures et l'exploitation, mérite des explications. Aujourd'hui ou un peu plus tard.

Dans le domaine des transports collectifs de voyageurs à courte distance de type urbain, il faut saluer l'effort prévu dans le budget en matière d'investissement tant en Ile-de-France qu'en province, *a fortiori* grâce aux crédits du plan de relance de juin dernier.

Quant à la contribution de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs en Ile-de-France, la province continue à s'interroger et à souhaiter que le Francilien en paye une part plus élevée.

S'agissant du transport maritime, la sécurité et les infrastructures portuaires bénéficient de dotations en forte augmentation. Toutefois, il faut regretter deux lacunes : la réduction du soutien à la modernisation de la flotte de commerce ; la diminution sensible des crédits de la société nationale de sauvetage en mer dont l'utilité a été maintes fois constatée mais dont les moyens ne seront bientôt plus à la mesure de ses missions. Pourriez-vous nous donner des apaisements sur ces deux points ?

En ce qui concerne le transport aérien, je serai très bref puisque mon collègue Gilbert Gantier en a parlé longuement dans son rapport.

Les programmes de recherche-développement doivent être adaptés à des perspectives qui sont, il est vrai, incertaines et qu'explique le tassement des crédits des programmes aéronautiques civils.

Cela dit, le transport aérien, représenté essentiellement par le groupe public Air France, enregistre un déficit préoccupant et dispose apparemment d'un dispositif surdimensionné. Toutefois, après la crise de ces quinze derniers jours, il convient de laisser ses nouveaux dirigeants expliquer et négocier, afin d'aboutir à des solutions qui ne compromettent pas l'avenir de la compagnie et soient acceptables du point de vue social.

Ce qui est sûr, c'est que le groupe doit retrouver une nouvelle dynamique, cohérente avec les données du marché d'aujourd'hui, et récupérer des parts de marché qu'il a perdues dans le passé.

Ce qui est vrai aussi, c'est que la France ne peut pas se passer d'un grand pavillon national aérien en faveur duquel tous - Etat, équipe dirigeante, personnels - doivent unir leurs efforts.

Dois-je ajouter qu'il est essentiel, pour aboutir, de maintenir la cohésion du groupe Air France afin d'assurer la complémentarité nécessaire avec Air Inter tant au plan français, qu'euro-péen et international ?

Enfin, je constate que, dans le budget annexe de l'aviation civile, les redevances déjà élevées mises à la charge des compagnies aériennes progressent encore alors que vous aviez récemment suggéré au niveau européen le gel des taxes et des redevances. Ce gel va-t-il devenir réalité ?

L'une de ces redevances, dite pour « autres dépenses de contrôle technique », créée en 1989 et dont le taux a été multiplié par dix en quatre ans, ne correspond à aucun service réel rendu aux compagnies. Ne pensez-vous pas qu'il serait bon de la supprimer ?

Monsieur le ministre, sous le bénéfice de ces observations qui se sont voulues constructives, conscient de l'environnement peu favorable dans lequel ce budget a été élaboré, mais satisfait d'un certain nombre d'axes forts dans les secteurs les plus importants des transports, le groupe UDF votera votre budget pour 1994. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. Au titre du groupe République et Liberté, la parole est à M. Régis Fauchoit, pour dix minutes.

M. Régis Fauchoit. Sur mon initiative, monsieur le ministre, se sont réunis au sein d'un groupe de travail les députés des principaux ports français. Je souhaite vous faire part de nos observations sur la question maritime en général, et votre budget en particulier.

Mon propos s'articulera autour de plusieurs thèmes.

S'agissant de l'aménagement du territoire, un budget, s'il répond aux besoins et aux objectifs d'une année civile, doit bien sûr permettre de préparer l'avenir. Le Premier ministre a lancé, au milieu du mois d'octobre, le grand débat sur l'aménagement du territoire. Cette question concerne directement les ports qui constituent autant de portes d'entrée sur notre façade maritime.

Je souhaite ainsi que votre budget soit le socle qui permettra à la France de préparer au mieux les décisions à venir, qu'il s'agisse : au nord, des mesures nécessaires pour améliorer la position des ports français face à la forte concurrence des ports du nord de l'Europe ; à l'ouest, des aménagements d'infrastructures de liaisons terrestres ; au sud, de l'amélioration des liaisons internationales qui ne permettent pas aujourd'hui à la façade méditerranéenne de jouer pleinement son rôle.

Député du port de Dunkerque, je ne peux m'empêcher de vous faire part de mon soutien sans réserves à la liaison Seine-Nord qui attend aujourd'hui votre agrément.

Pour assurer définitivement le succès de cette liaison, j'ai le plaisir de vous annoncer, monsieur le ministre que le 30 novembre, avec M. Bernard Gouvard, secrétaire générale de la chambre syndicale des dockers mensuels et intermittents de Dunkerque, nous souhaitons organiser le premier convoi d'une barge de Dunkerque à Lille. Persuadés que nous obtiendrons le soutien de l'ensemble des élus, de Dunkerque à Lille, ainsi que de tous ceux qui veulent que ce projet aboutisse, nous serions très heureux si vous acceptiez de vous associer à ce projet qui constitue une étape décisive pour faire du nord de la France une véritable plate-forme multimodale pour toute l'Europe. Je suis pour cela, à votre entière disposition.

J'en viens aux ports. L'efficacité de nos ports doit être sans cesse renforcée et implique une double action. D'abord il faut rapidement instaurer un prix unique pour l'ensemble des opérations réalisées sur les ports. A Dunkerque, ce n'est pas moins de vingt et une factures différentes qui attendent les chargeurs contre une dans tous les autres ports européens.

Reste qu'il serait bien temps que les Etats mettent un terme à l'intervention des conférences dans la gestion de nos ports par la fixation unilatérale des coûts par containers.

Il convient également de mettre en place des zones franches, c'est-à-dire des « zones à facilités administratives », pour, d'une part, permettre le stockage de marchandises hors-douane et, d'autre part, rendre plus

souples les contraintes liées à la domanialité publique et faire en sorte que les investisseurs soient davantage maîtres de leurs décisions.

Je profite donc de l'occasion pour vous inviter à travailler en ce sens avec votre collègue chargé de l'économie et des finances et avec celui chargé des entreprises et du développement économique puisque vous-même, monsieur le ministre, avez en projet une réforme de la domanialité portuaire.

Pour ce qu'est de la flotte et de l'industrie navale.

Dans l'avenir, le cabotage constituera un trafic supplémentaire pour nos ports. De ce fait, des infrastructures favorisant ce développement doivent être mises en place.

Je souhaite également que le gouvernement participe à la relance du marché de la construction neuve, notamment en modernisant les arsenaux publics. Je souhaite aussi qu'il soutienne le secteur de la réparation navale en renforçant le cas échéant la réglementation en matière de normes techniques, comme nous le faisons pour les automobiles.

Par ailleurs, dans le projet de loi de finances est inscrite la décision d'exonérer les marins français embarqués sur des navires français de la moitié de leurs charges sociales, cela afin de favoriser la marine française.

Cette excellente disposition pose néanmoins un grave problème pour les marins français embarqués sur des navires étrangers, notamment les marins du trafic transmanche. Ainsi, la Sally, qui est une société d'armement britannique située sur notre territoire et qui emploie 300 marins sur des navires étrangers, supportera un manque à gagner évalué à 5,5 millions de francs du fait de cette mesure, contrairement à ses concurrentes directes, la Sealink française et la Brittany ferries, qui, elles, disposent de navires français.

Il me semble donc qu'une extension de cette disposition à tous les marins français du trafic du transmanche s'impose, pour éviter que les sociétés étrangères employant du personnel marin français s'en séparent, ou que ces sociétés quittent le territoire national. Il en va de l'avenir de trois cents marins à Dunkerque.

L'activité de la pêche, quatrième thème, connaît aussi quelques difficultés lesquelles sont accentuées par les conflits sur les zones de pêche et les importations de plus en plus nombreuses. C'est pourquoi je soutiens le projet de Boulogne-sur-Mer, qui a demandé récemment au ministre chargé de la pêche que les produits de la mer soient étiquetés selon leur origine, à l'instar de ce qui se fait pour les fruits et légumes. Il faut jouer la qualité.

Pour en venir à l'environnement marin et au tourisme, je vous invite, monsieur le ministre, à accroître vos efforts budgétaires dans deux directions complémentaires.

En premier lieu, vous devez accentuer vos efforts en faveur de la protection de l'environnement marin et de la sécurité en mer, qui vont de pair, pour limiter les risques liés à la croissance du trafic marin.

J'appelle tout particulièrement votre attention sur la nécessité d'assurer à ceux qui ont la lourde tâche du secours et de l'intervention en mer tous les moyens pour leur permettre d'accomplir leur mission dans les meilleures conditions.

A cet égard, la Société nationale de sauvetage en mer nous a récemment fait observer que le présent budget témoignait d'un désengagement de l'Etat. Je tiens à votre disposition, monsieur le ministre, la copie de leur courrier pour que vous puissiez y apporter une réponse satisfaisante.

En second lieu, je souhaite que votre budget offre une place plus grande à l'information - à la fois sur le plan de la prévention et sur celui de la promotion - que nous devons assurer, tant vis-à-vis des utilisateurs de la mer qu'à l'égard des touristes qui constituent une source importante de rentrées de devises.

Enfin, s'agissant de la formation, j'appelle encore ici votre attention sur le fait qu'en matière de formation la France doit veiller au développement de son enseignement maritime, les écoles nationales de la marine marchande formant des officiers de haut niveau destinés à la conduite de grands navires.

En conclusion, je dirai que, dans cette situation préoccupante que nous connaissons en cette fin d'année 1993, il ne faut pas oublier que notre façade maritime constitue un atout majeur, dont nous devons tirer davantage profit. Il est tout de même incroyable que des pays comme la Belgique ou les Pays-Bas, qui disposent d'une façade maritime réduite et de guère plus de ports que la région Nord-Pas-de-Calais, et pas mieux équipés techniquement que les nôtres, connaissent des succès que nous envions!

Je vous remercie, monsieur le ministre. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

M. le président. La parole est à M. Alain Marleix, pour dix minutes.

M. Alain Marleix. Le budget de l'équipement et des transports, par l'importance de son volume en crédits, est le troisième budget de l'Etat après l'éducation nationale et la défense. Dans le contexte économique difficile qui est le nôtre, c'est dire qu'il revêt une importance particulière.

Qu'il s'agisse des chemins de fer, de la route, des voies navigables ou de l'aviation, les transports déterminent dans une très large mesure le développement économique, l'aménagement du territoire, les relations internationales et, surtout, les conditions de vie. Et n'oublions pas que, par son effet d'impulsion, notamment en matière d'investissements routiers, ce budget doit participer pour une large part à la relance de notre économie.

La question est donc de savoir s'il répond aux exigences de la France et des Français, si ses orientations vont dans le sens d'une amélioration de notre système de transports, d'une modernisation des anciennes structures et d'une édification d'un réseau plus dense, donc moins contraignant.

Pour nous, monsieur le ministre, la réponse est positive, mais essentiellement dans la mesure où ce projet de budget inverse la tendance à la diminution des crédits observés depuis cinq ans. En particulier, au moment où la politique d'aménagement du territoire, laissée pour compte depuis dix ans, est redevenue pour le Gouvernement une priorité nationale, il nous paraît porteur de cette nouvelle ambition nationale même s'il ne le fait qu'imparfaitement. Imparfaitement car on peut faire deux lectures de ce budget, selon qu'on se réfère au projet de loi de finances initiale pour 1993 ou que l'on tient compte du collectif de 1993 et du plan de relance gouvernemental des travaux publics.

A la veille du XI^e Plan et de l'immense réforme voulue par le nouveau Gouvernement en matière d'aménagement du territoire, l'essentiel est de savoir si votre budget répond à ces grandes ambitions. Au total, il nous apparaît comme globalement bon, mais j'insisterai sur quelques points spécifiques.

En premier lieu, nous approuvons tout particulièrement la cohésion de l'action gouvernementale en matière d'aménagement du territoire, qui sera la grande affaire de notre pays pour les années à venir, autrement dit jusqu'à la fin du siècle.

Dans le cadre des contrats de plan Etat-régions, une priorité est accordée aux contournements d'agglomérations et à l'aménagement des grands axes. Ainsi la couverture du territoire français sera mieux assurée, mais n'oublions pas le désenclavement des régions défavorisées,...

M. François Guillaume. Très bien !

M. Alain Marleix. ... en particulier le Massif Central, qui cumulent les handicaps en matière de transports de tous types et qui attendent beaucoup du XI^e Plan, et surtout de ses traductions budgétaires.

Les actions menées en faveur de l'aménagement du territoire seront d'autant plus efficaces si l'Etat engage une série d'investissements conséquents. Le projet de loi de finances pour 1994 complète en ce domaine le collectif budgétaire adopté en juin. Le programme d'investissements s'élève à 6,2 milliards de francs, ce qui correspond à une hausse de 6 p. 100 par rapport au budget initial de 1993. Voilà un effort qui mérite d'être signalé, même s'il nous paraît encore insuffisant.

En ce qui concerne les routes et les autoroutes, le budget pour 1994 prépare l'avenir de notre système routier. Le Gouvernement a accru ses enveloppes régionales dans le cadre d'application du XI^e Plan. Seule l'Île-de-France fait l'objet d'un traitement à part. Au total, ce seront 67,5 milliards de francs qui seront débloqués pour financer de grands programmes.

Cet effort représente en francs courants une augmentation de 32 p. 100 par rapport au X^e Plan. Il servira à achever les autoroutes qui nous sont chères : l'A 20 entre Vierzon et Brive, l'A 75 entre Clermont-Ferrand et Béziers, ainsi que le programme spécial RN 7. Cela permettra de poursuivre partiellement le désenclavement du Massif Central et le délestage, si nécessaire et urgent, de l'axe autoroutier des vallées de la Saône et du Rhône.

Ces investissements participeront au développement et à l'ouverture de ces régions et symboliseront la volonté affirmée de la nouvelle majorité d'arrêter les errements de la politique du passé en matière d'aménagement du territoire.

Si l'on additionne les programmes dits « spécifiques » - autoroutes A 20 et A 75, RN 7 - le programme général et le programme dit « d'accélération », c'est-à-dire la route Centre-Europe, la route des estuaires Bretagne-Normandie et la RN 88, grande liaison d'aménagement du territoire Lyon-Toulouse, on mesure l'ampleur de l'effort à accomplir.

Mais une question se pose tout naturellement : à quelle échéance, monsieur le ministre, situez-vous l'achèvement du schéma directeur autoroutier ?

Les autres transports terrestres ne sont pas oubliés, en particulier les chemins de fer, dont les crédits de paiement augmentent de 9,1 p. 100 pour s'élever en 1994 à 37 milliards de francs. L'Etat respectera donc ses engagements pris à l'occasion du contrat de plan avec la SNCF. Malgré la crise, le Gouvernement, nous le relevons, tient à terminer ce qui a été commencé. Une subvention d'investissement de 243 millions de francs permettra l'achèvement de plusieurs projets entamés, parmi lesquels l'achèvement du plan ferroviaire breton ou l'électrification de la ligne Paris - Caen - Cherbourg.

Quant au TGV, fleuron de la technologie française, les lignes Paris-Londres et Paris-Bruxelles fonctionneront à partir de l'été 1994, ce qui n'est évidemment pas une mince satisfaction. Mais s'il est vrai, comme le dit le slogan un peu provocateur de la SNCF, que « le progrès ne vaut que s'il est partagé par tous », quelles sont vos orientations, monsieur le ministre, pour les régions où le service public ferroviaire non seulement ne progresse pas mais même régresse fortement ?

Les transports collectifs se développent aussi en Île-de-France et d'importants moyens sont consacrés aux infrastructures nouvelles et aux opérations d'extension. En témoignent les crédits accordés aux programmes Eole et Météor, qui relieront l'est et l'ouest de Paris et permettront d'en finir, espérons-le, avec la surcharge de la ligne A du RER.

Le budget pour 1994 de l'équipement et des transports présente aussi une dimension sociale évidente. Vous avez envisagé une réforme des structures. Nous en attendons une amélioration des conditions de travail des agents et une plus grande souplesse dans la gestion. Je rappelle que 127 000 agents travaillent chaque jour pour le ministère de l'équipement, des transports et du tourisme. C'est évidemment très lourd à gérer. Par rapport au budget initial de 1993, les rémunérations, retraites et charges sociales augmentent de 0,8 p. 100. Dans le contexte actuel, nous tenons également à le relever.

Une autre priorité du projet de loi de finances pour 1994 est, à juste titre, le renforcement, sur lequel vous avez insisté, de la sécurité des usagers. Toutes les voies de communication sont prises en compte : la route, l'air, la mer. J'insisterai sur la route, où le nombre des accidents s'est accru dangereusement ces derniers mois, malgré vos efforts. L'intervention de l'Etat se fera en étroite collaboration avec les collectivités locales volontaires. Je ne doute pas que les 2,8 milliards de francs prévus pour la mise en œuvre d'une politique de réhabilitation et d'entretien routier seront utilisés à bon escient.

J'aimerais cependant savoir comment s'effectuera l'articulation de ce programme de réhabilitation avec les programmes européens nouveaux, notamment celui du Fonds européen d'investissement, dont on sait peu de choses, si ce n'est que ce fonds, dont la création a été décidée à Edimbourg, sera consacré à l'amélioration des conditions de sécurité sur les routes européennes.

A propos de l'aviation civile, je me limiterai à deux observations.

Au moment où la politique du groupe Air France est en train d'être redéfinie, il est important d'insister sur la nécessité de maintenir l'existence de ce groupe, qui seul peut permettre à Air France d'avoir le poids spécifique lui permettant de compter face à la concurrence étrangère en Europe et dans le monde.

Air France a besoin d'Air Inter, de son réseau domestique, de ses lignes régionales nouvelles telles que vous les avez définies récemment, monsieur le ministre. Air Inter a besoin d'Air France pour bénéficier des conditions qui peuvent seulement être réalisées à l'intérieur d'un groupe d'une importance certaine. De plus, la tête de pont de Roissy sera rapidement un atout pour chacun et ni Air France ni Air Inter ne peuvent envisager leur avenir sans le groupe commun.

Qu'il me soit permis à cette occasion de rendre hommage, au nom du groupe RPR, à l'ensemble des personnels d'Air France, confrontés à un nouveau plan de restructuration dont nous espérons qu'il sera le bon. Par leurs capacités, leur compétence, leur savoir-faire, ces per-

sonnels ont très largement contribué au rayonnement d'Air France dans le monde, et donc à celui de notre pays.

Ma seconde observation relative à l'aviation civile concerne le problème des redevances. Il me paraît souhaitable que le budget annexe de l'aviation civile pour 1994 soit modifié, premièrement pour geler le taux unitaire des redevances de navigation aérienne mis à la charge des compagnies aériennes et se satisfaire de la croissance attendue en volume, compte tenu de l'augmentation prévue des tarifs ; deuxièmement, pour supprimer la redevance pour les autres dépenses de contrôle technique, dont la contrepartie ne se retrouve pas dans un service réel rendu aux compagnies.

En conclusion, on peut affirmer qu'avec 93,3 milliards de francs en moyens d'engagement, dotations ordinaires et autorisations de programme, et 91,1 milliards en moyens de paiement, dotations ordinaires et crédits de paiement, ce qui correspond, par rapport à la loi de finances initiale pour 1993, à des augmentations respectives de 4,2 et 2,4 p. 100, votre budget, monsieur le ministre, est satisfaisant.

Dans la mesure où l'on assiste à une augmentation notable des investissements routiers et autoroutiers et où l'on note une volonté du Gouvernement d'ajuster son effort budgétaire aux ambitions affichées en matière d'aménagement du territoire, nous considérons que ce budget est sérieux et cohérent. Au nom du groupe RPR, je vous demande donc, mes chers collègues, de bien vouloir l'adopter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. Gilbert Biessy, pour dix minutes.

M. Gilbert Biessy. Lorsqu'on participe au débat sur votre budget, monsieur le ministre, il est important de savoir ce que l'on dépense en France en matière de transports.

En 1990, la dépense nationale globale pour le transport de voyageurs s'est élevée à 788,5 milliards de francs, soit 12,1 p. 100 du produit intérieur brut. Elle se répartissait de la manière suivante : transports individuels, près de 600 milliards de francs, soit 75 p. 100 des dépenses ; transports collectifs, près de 127 milliards de francs, soit 16 p. 100 des dépenses. Les ménages assurent 64,5 p. 100 de la dépense de transports, les entreprises 6 p. 100, l'Etat 4,8 p. 100.

Voilà qui situe bien le contexte de notre pays.

En ce qui concerne le rapport transports individuels-transports collectifs, nous sommes devant une situation hégémonique. D'autant que les coûts sociaux - bruits, pollutions, accidents - et le coût du transport en voiture représentent vingt-six centimes au kilomètre, contre six centimes pour les transports collectifs. Un objectif réaliste consisterait à viser un transfert de 10 p. 100 des dépenses des ménages en transports individuels sur les transports collectifs. Mais cela ne se décrète pas, cela s'obtient par une politique budgétaire efficace. Et c'est à cette politique budgétaire que je veux vous inviter, monsieur le ministre.

Malheureusement, les documents budgétaires montrent que vous ne semblez pas prêt à répondre à cette invite. Je vous fais d'ailleurs observer que votre présentation du budget est trompeuse, notamment lorsque vous comparez l'actuel budget à une loi de finances initiale pour 1993 dont chacun sait qu'elle a été gravement amputée par rapport aux années précédentes.

En fait, ce budget est en diminution par rapport aux années antérieures. La part des investissements diminue, ce qui inscrit la baisse dans la durée. Nos propositions vont à l'encontre de cette orientation. Elles sont animées d'un double souci : l'aménagement du territoire et le développement économique et social. Pour cela, il convient de rechercher une certaine rationalisation, mais aussi de savoir financer pour économiser. Certaines économies réclament d'abord des dépenses, n'importe quel gestionnaire le sait. D'autres nécessitent une rationalisation. Commençons par là.

Il y a deux voies prioritaires en matière de rationalisation des investissements dans les transports publics.

On peut d'abord rechercher une grille de lecture saine en matière de choix techniques de transports urbains de voyageurs. Décider d'installer un VAL dans une agglomération de 300 000 habitants n'est pas un choix rationnel. Si l'agglomération décide de faire le choix du VAL - c'est son droit - elle doit savoir qu'elle assumera elle-même le surcoût. La dépense subventionnable doit être évaluée en fonction du choix technique optimal.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Très bien !

M. Gilbert Biessy. Il faut en second lieu reconnaître qu'il vaut mieux subventionner des investissements que des déficits. Aujourd'hui, en matière urbaine, l'Etat n'aide les collectivités que pour les financements d'infrastructures mais pas pour le reste : matériel roulant, équipements fixes, signalisation, transmissions, ateliers.

Au niveau national, la SNCF supporte seule le coût de ses infrastructures pour financer les programmes du TGV correspondant aux souhaits du Gouvernement. La société nationale est endettée à hauteur de 25 p. 100 de son budget. Un cheminot sur quatre travaille pour rembourser la dette. Dans les deux cas, la conséquence est claire : le recours à l'emprunt et les frais financiers alourdissent le compte d'exploitation et accablent l'idée du coût exorbitant du transport public, tout en déresponsabilisant l'Etat par rapport à ces questions. C'est pourquoi nous demandons un élargissement de la matière subventionnable pour l'urbain et de la responsabilisation de l'Etat en matière d'infrastructures nationales SNCF.

J'ai parlé de la politique du tout TGV. Elle conduit la SNCF à délaisser les autres lignes destinées au transport des voyageurs et des marchandises. Elle aboutit à supprimer les gares et de nombreuses dessertes. Ce sont ces difficultés qui servent à justifier les suppressions d'emplois et de lignes jugées non rentables. Une étude est, paraît-il, en cours à la demande de la direction de la SNCF pour supprimer 7 000 kilomètres de voies ferrées.

La société nationale est complètement cloisonnée dans ses trois directions nationales, l'une s'occupant du TGV, la seconde du régional et la troisième du TER. C'est une catastrophe ! En adoptant pour cette société de service public la logique de créneaux de n'importe quelle entreprise privée, vous vous placez dans la logique de la privatisation, et votre budget accreditte d'ailleurs cette idée.

Nous devons effectivement procéder à une rationalisation, mais pas au détriment des salariés, dont les contraintes accumulées sont elles aussi génératrices de coûts sociaux et humains considérables. Mais, dans l'organisation même de la SNCF, le TGV n'a de sens que s'il est branché sur les autres transports. C'est pourquoi il est indispensable de mettre en place une synergie permettant de mettre en cohérence les trois modes de transport : c'est

à la fois une question d'économie pour la conquête de parts de marché et une question d'aménagement du territoire pour le développement des ramifications.

J'en viens à quelques réflexions sur le versement transport, dont il faut à mon avis conserver le principe, mais modifier l'assiette.

Nous sommes très attachés au principe du versement transport par les entreprises. Le Gouvernement manifeste le désir de budgétiser ce prélèvement. Ce n'était que trop clair dans la loi quinquennale sur l'emploi mais nous savons bien, les uns et les autres, que le Gouvernement n'en a pas les moyens financiers.

Vous affirmez que c'est pour préserver l'emploi en allégeant les charges des entreprises; mais cette mesure constitue le moyen le plus sûr pour ruiner l'enveloppe du versement transport et faire chuter la productivité des salariés. Rappelez-vous la fin des années soixante: à la suite de pertes de productivité stigmatisées par les représentants du patronat, la chambre de commerce et d'industrie demanda un énorme plan d'investissement pour les transports collectifs. C'est dans ce contexte qu'est né, en 1971, le versement transport grâce au ministre du budget de l'époque, un certain Valéry Giscard d'Estaing, et à son secrétaire d'Etat, M. Jacques Chirac.

Ne revenez pas sur cette si excellente et si consensuelle décision, monsieur le ministre (*Sourires*) sinon le monde économique viendra frapper à votre porte pour vous demander des comptes sur le retard qui aura été pris, comme il l'a déjà fait dans le passé.

Mais il faut reconnaître que l'assiette du versement transport est inadaptée. En tant que prélèvement social assis sur la masse salariale, c'est un frein à l'emploi et au pouvoir d'achat. C'est pourquoi je propose que nous modifiions l'assiette, à l'instar de ce qu'ont fait les Etats-Unis (*Exclamations sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre*) et que nous retenions la valeur ajoutée; vous voyez, monsieur le ministre, que je choisis mes références.

Cela dit, le versement transport ne suffit pas. Nous voyons bien la faible marge de manœuvre des syndicats mixtes interdépartementaux mis en place par la LOTI. C'est ce qui me conduit à proposer que dix centimes par litre d'essence consommé en France soient prélevés sur la TIPP et affectés au financement des transports publics. Le répartition de ces centimes pourrait être étendue aux syndicats mixtes interdépartementaux et aux autorités organisatrices de transports urbains, ce qui leur permettrait d'assurer leurs tâches. Cette proposition, vous le savez, a été approuvée non seulement par le GARP, mais également par l'Union patronale des transports publics.

Je ne peux comprendre, monsieur le ministre, que le Gouvernement reste seul à s'opposer à cette mesure. En matière de routes, vous n'êtes pas toujours aussi prudents quand il s'agit du choix d'infrastructures. Quand vous tentez d'imposer aux élus locaux et aux populations un projet autoroutier qu'ils ont très majoritairement rejeté et qui est estimé à 12 milliards de francs pour une centaine de kilomètres, alors que les aménagements routiers nécessaires pour répondre aux besoins réels coûteraient le cinquième de cette somme - je veux parler de la A 51 mais il existe bien d'autres exemples -, vous mettez en évidence le caractère obsessionnel de votre logique autoroutière. Ainsi, de très nombreux besoins voient par ailleurs leur satisfaction éternellement reportée.

En matière de fonctionnement, au CTP ministériel du 8 octobre dernier, vous annonciez aux personnels la suppression de 1 200 postes budgétaires. Vous prévoyez

maintenant d'en supprimer 2 244 dans le secteur de l'urbanisme et des services communs. Grande est notre crainte pour le statut de ces salariés comme pour l'avenir de ces services publics en tant que tels.

Concernant l'Ecole nationale des ponts et chaussées, 309 emplois vont être débudgétisés. Désormais, l'effectif sera fonction des moyens financiers, publics et privés, de l'école, transformée en établissement public au 7 janvier 1994. Cette évolution n'est pas sans danger pour les personnels et l'école risque de subir la mainmise du patronat du bâtiment et des travaux publics.

Enfin, je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur la sécurité routière. Dans ce domaine, on peut parler de véritable effondrement de l'effort budgétaire.

On a déploré 144 000 accidents, 200 000 blessés, 9 000 morts: cela mérite, de mon point de vue, d'autres choix budgétaires.

Je n'oublie pas les 245 postes de l'inspection du travail pour les transports transférés et fusionnés à l'inspection du travail traditionnelle alors que leur spécificité est indispensable et que le nombre des accidents mortels impliquant des poids lourds a augmenté de 10 p. 100 en un an.

Le 11 octobre dernier, sur l'A 7, un poids lourd en a percuté un autre chargé de 26 tonnes de trichlorure de phosphore. L'évacuation de la commune de Donzère a dû être envisagée. Cet accident pose une nouvelle fois le problème du transport des produits toxiques par la route et de ses conséquences en cas d'accident.

Monsieur le ministre, vous avez proposé un débat sur les transports et l'intermodalité. Je souhaite vivement qu'il ait lieu car il faut cesser d'opposer les modes de transport entre eux. Or c'est pourtant ce que vous faites au détriment du transport fluvial, puisque les subventions destinées à Voies navigables de France diminuent de plus de 20 p. 100.

Je terminerai par les deux-roues, dont peu de collègues ont parlé. On consacre des millions de francs à des échangeurs péri-urbains sans que leur existence soit réellement prise en compte. Pourtant, rouler à vélo en ville est aujourd'hui devenu quasiment impossible.

Or la bicyclette est un véritable moyen de déplacement. C'est celui d'un nombre important de jeunes, qui augmente d'ailleurs, avec le VTT, et d'enfants mais nous n'osons plus laisser sortir ces derniers à vélo. Il est aussi l'outil de gens vivant tout simplement sur un autre rythme et, après tout, c'est bien leur droit! C'est pourquoi il faut en finir avec cette sorte de condescendance qui agit les pouvoirs publics dès qu'on parle des aménagements pour les deux-roues.

Vous pourrez me répondre, monsieur le ministre, que rien n'empêche les communes de réaliser des pistes cyclables. C'est vrai. Mais je vous rappelle que Charles Fiterman, alors ministre des transports (*"Ah!" sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République*), avait institué une procédure pour la mise en place des plans de déplacement urbains subventionnés à 50 p. 100 par l'Etat. Cette procédure permettait de financer les pistes cyclables. Hélas, elle ne s'applique plus!

Voilà, monsieur le ministre, des propositions dont certaines sont formulées depuis bien longtemps mais jamais prises en compte.

Votre gouvernement se veut l'instigateur d'un grand débat sur l'aménagement du territoire. C'est un vrai débat ; mais qui exige du concret. Or ce concret n'est pas dans votre budget, et c'est la raison pour laquelle nous voterons contre.

M. François Asensi, rapporteur pour avis. Très bien !

M. François Vannson. On s'en doutait !

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Idiart, pour dix minutes.

M. Jean-Louis Idiart. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la politique des transports témoigne de la volonté d'une majorité et d'un gouvernement quant aux perspectives de développement d'un pays. Mais elle doit aussi être l'instrument de l'aménagement du territoire et, dans un contexte de crise économique, une arme pour lutter de façon efficace contre cette crise.

Monsieur le ministre, la crise d'Air France est venue rattraper, et même dépasser, l'actualité budgétaire. Elle illustre aussi votre méthode et l'orientation de vos actions : un ministre libéral qui fait durcir un plan par ses interventions auprès de la direction d'Air France ; un ministre libéral mésestimant l'injustice de ce plan ou, pire, tentant de jouer sur une certaine apathie espérée des personnes ; un ministre libéral qui recule dans la tourmente.

La France attend que vous définissiez une véritable politique pour Air France, afin que, demain, notre pays soit présent sur le marché mondial du transport aérien, tout en prenant en compte les inquiétudes des personnels.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Qu'avez-vous fait pendant les dix ans où vous êtes restés au pouvoir ?

M. Jean-Louis Idiart. La France, au sein de l'Europe, doit être plus dynamique dans sa politique des transports en cherchant à équiper le pays, contribuant ainsi à une politique d'aménagement du territoire. Votre budget d'hésitation, lui, ne se place pas dans une perspective même quinquennale mais il traduit simplement une position d'attente. En résumé, pas de grand schéma : une gestion au jour le jour !

Je me limiterai à quelques questions puisque le faible temps qui m'est imparti ne me permettra pas d'être exhaustif.

Tout d'abord, je relève que votre budget sacrifie l'investissement routier. Or notre pays se situe encore au septième rang européen pour la longueur de ses autoroutes rapportée à sa population, et au neuvième pour cette même longueur rapportée à la superficie de son territoire. Chacun sait que ce retard date des années 60 et 70, période pourtant économiquement faste. Nos partenaires européens consentaient alors un énorme effort, qu'il s'agisse de l'Allemagne, de l'Italie, de la Belgique ou des Pays-Bas. Il suffit de se rendre dans ces pays pour le constater.

Votre budget pour 1994 s'inscrit, hélas, dans cette tradition !

Nous devons également déplorer le désengagement de l'Etat pour ce qui est des routes nationales. Ceux d'entre nous qui siègent au sein d'un conseil régional ou d'un conseil général s'aperçoivent des appels croissants de l'Etat aux contributions des collectivités territoriales. A cet égard, je ne résiste pas à l'envie de citer cet exemple kafkaïen de la nationale qui doit traverser les Pyrénées pour relier Toulouse à Madrid via Saragosse. Il s'agit

d'ailleurs du seul axe naturel, le val d'Aran, où la voirie départementale a été profondément modernisée sur une trentaine de kilomètres. On passe de temps à autre sur des routes à deux voies et l'on peut chaque fois se rendre compte si l'on se trouve sur une voie départementale ou sur une voie d'Etat. Pour une distance de quinze kilomètres, monsieur le ministre, le Gouvernement devrait inscrire ce projet.

J'en viens à la sécurité routière.

On assiste à une dégradation inquiétante de la sécurité sur les routes de France, après les résultats notoires et dont nous pouvions nous réjouir de la politique de Georges Sarre. En 1992 ; le nombre des accidents a diminué de 3,72 p. 100, celui des blessés de 3,8 p. 100 et celui des tués de 5,6 p. 100 de tués, soit 743 vies épargées et 15 176 blessés évités. Cette année au contraire, nous constatons une augmentation du nombre des accidents, notamment depuis le mois de juillet.

Là aussi, votre action et vos propositions, manquent de souffle et de pugnacité...

M. François Vannson. N'importe quoi !

M. Alain Marleix. Scandaleux !

M. Jean-Louis Idiart. Nous savons que, dans ce domaine, la pression ne doit jamais se relâcher, mais tel n'est pas le cas et cela nous inquiète.

Je souhaiterais que vous nous indiquiez quelles actions vous allez mener pour limiter ces tragédies du weed-end, notamment la mort de tant de jeunes au petit matin.

La SNCF est une grande entreprise à laquelle les Français et les Françaises sont attachés. Elle subit la crise de plein fouet. Son trafic voyageurs est touché, mais son transport de fret l'est d'une façon encore plus spectaculaire.

Lorsque votre majorité porte des attaques sur la gestion de la SNCF, nous sommes toujours inquiets sur ses motivations profondes. Le service public et les entreprises publiques, tout le monde le sait, ne sont pas sa « tasse de thé » : nous connaissons ses préférences pour le privé.

Nous souhaitons rappeler ici notre attachement à l'entreprise publique. Elle doit se moderniser et tenir compte de son rôle déterminant dans l'aménagement du territoire.

Si le programme du TGV doit être poursuivi, voire accéléré, nous souhaitons que l'on tienne davantage compte de la nécessité d'un réseau mis au service du plus grand nombre des Français.

A cet égard, si la concertation et la politique de partenariat avec les régions sont une bonne chose, nous devons être vigilants sur deux points : le transfert aux régions ne doit pas peser sur les finances locales et l'Etat doit mettre la main à la poche ; le transfert ne doit pas mettre en cause l'homogénéité de fonctionnement de la SNCF ni constituer une occasion de désengagement de sa part dans le transport régional et interrégional, compte tenu des conséquences que cela aurait tant pour l'aménagement du territoire que pour l'entreprise elle-même, son devenir, son statut auquel, un jour, des esprits malveillants - ils existent - pourraient attenter.

En ce qui concerne le fret, laissera-t-il grandir la part du transport routier de façon désordonnée ou se décidera-t-on à encourager réellement le transport combiné rail-route ? Vous n'y consacrez que 65 millions de francs alors que 700 millions sont investis en sa faveur en Allemagne ou en Italie. On mesure le peu de volonté que vous avez en ce domaine.

Par ailleurs, quelles seront les conséquences sur les personnels des diverses réformes de structure et que recommandez-vous à la SNCF pour sa politique de l'emploi et sa politique salariale ?

Quant à Air Inter, pourquoi, monsieur le ministre, venez-vous de mettre cette compagnie en grande difficulté en décidant d'ouvrir largement à la concurrence ses deux grandes lignes, bases essentielles de ses ressources, que sont Paris-Toulouse et Paris-Marseille, après l'avoir conduite à investir lourdement ces derniers temps ?

Enfin, nous sommes inquiets des dernières revendications des Américains dans la discussion sur le GATT. Pourquoi ne pas lâcher un peu sur l'agriculture, disent-ils, à condition de faire quelques concessions sur l'aviation en limitant les aides à Airbus ? Vous comprendrez notre souci et notre vigilance.

En conclusion, monsieur le ministre, je dirai que nous aurions préféré un budget dynamique et offensif, propre à aider notre pays à sortir de la crise. Pourquoi ne pas renouer l'idée d'un grand emprunt européen pour les infrastructures communautaires, comme nous l'avons proposé ? Pourquoi ne pas aborder les problèmes de gestion de nos grandes entreprises nationales de transport avec plus de sérénité et moins d'à-coups ? A la dureté des plans a succédé un recul spectaculaire.

Pourquoi faiblir dans la politique de sécurité routière ? Pourquoi baisser les bras s'agissant des programmes d'équipements routiers ? Pourquoi ne pas favoriser davantage l'investissement maritime ?

Votre budget, monsieur le ministre, est celui de l'indécision. Il est dangereux pour le devenir de nos infrastructures. Vos prises de position à l'égard des personnels des diverses grandes entreprises nous inquiètent et montrent vos véritables orientations et celles de votre Gouvernement. Nous ne le voterons pas. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. François Vannson. Que c'est dommage !

M. Alain Marleix. En voilà une surprise !

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je tiens d'abord à vous remercier, à commencer par les rapporteurs, de vos interventions et des analyses que vous avez présentées à propos du projet de budget pour 1994.

Ce budget s'élève à 93,3 milliards en moyens d'engagement et à 91,1 milliards en moyens de paiement. Ces chiffres comprennent le budget général, le budget annexe de l'aviation civile et le compte d'affectation spéciale pour la région Ile-de-France. Ils font ressortir, par rapport à la loi de finances initiale pour 1993 - je rappelle d'ailleurs à M. Biessy que le Parlement a toujours demandé que ce soit cette comparaison, et seulement celle-là qui soit faite, la considérant comme la plus honnête, et à structure constante, une augmentation de 4,2 p. 100 des moyens d'engagement et de 2,4 p. 100 des moyens de paiement.

Cette progression est d'autant plus notable que de nombreux ministères ont subi d'importantes annulations au début de la gestion de 1993, à la suite des décisions du gouvernement précédent. Le mien en a été largement épargné ; il a, au contraire, bénéficié des crédits de la relance que vous avez votés au printemps et dont les effets vont se prolonger en 1994.

Cependant, et vous le savez bien, les strictes dépenses budgétaires ne reflètent qu'imparfaitement les actions du ministère de l'équipement. Je prendrai à cet égard deux exemples.

En premier lieu, le budget des routes s'élève à environ 9 milliards, alors que ce sont plus de 30 milliards d'investissements routiers qui seront réalisés en 1994 grâce aux cofinancements des régions et, surtout, à l'intervention des sociétés d'autoroutes. M. Inchauspé a eu raison de souligner que les décisions prises en conseil de direction du FDES sont d'une importance considérable, et j'y reviendrai.

En second lieu, un tiers environ de mon budget global est consacré à des dotations pour la SNCF, conformément au contrat de plan. Mais il ne s'agit quasiment pas de dotations d'investissement : ainsi la quasi-totalité du programme d'investissement de la SNCF, qui représente plus de 15 milliards, n'est pas soumise aujourd'hui à votre examen, même si je ne doute pas que d'importantes questions me seront posées au cours de la journée à ce propos.

L'examen de ce budget reste toutefois l'occasion d'une présentation de la politique que je mène à la tête du ministère depuis six mois, laquelle vise à affirmer quatre grandes priorités : réaliser des investissements structurants au service de l'aménagement du territoire et de la qualité de vie ; investir pour le développement et l'acheminement de notre commerce extérieur ; améliorer la sûreté des infrastructures ; la sécurité, l'accueil et la satisfaction des usagers ; garantir la qualité du service public de l'équipement et affirmer les missions de l'Etat en matière d'urbanisme et d'aménagement.

S'agissant des investissements au service de l'aménagement du territoire et de la qualité de vie, j'ai mis en œuvre un plan de relance permettant notamment de porter à plus de 96 p. 100 le taux d'exécution des engagements du X^e Plan.

Le gouvernement précédent avait apposé la signature de l'Etat sur des plans qui n'auraient été conclus qu'à hauteur de 82 p. 100. Nous avons considéré qu'il y allait de l'honneur de la signature de l'Etat. Nous avons donc, par le biais d'un plan de relance, porté à quasiment 100 p. 100 le taux d'exécution des réalisations prévues, compte tenu des débordements de crédits d'un projet sur l'autre et des projets qui n'ont pu voir le jour, du fait notamment d'indécisions locales. Cela méritait d'être rappelé.

M. Alain Marleix. Assurément !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. J'ai tenu à accentuer l'impact de cette relance en débloquent plus de 7 milliards de crédits pour un certain nombre de projets que des contraintes diverses, dont la crise économique, avaient conduit à stopper, bien que les financements fussent assurés - l'argent stagnait donc.

L'impact de cette relance sur l'activité des travaux publics a été estimé à près de 20 milliards de francs de commandes, y compris les crédits du ministère de la ville qui ont été affectés à mon secteur.

J'ai ensuite préparé les contrats de plan avec les régions, qui engagent l'Etat pour les cinq prochaines années. Vous savez que les investissements de mon ministère représentent plus de 40 p. 100 des sommes engagées par l'Etat dans le cadre de ces contrats, qu'il s'agisse de routes, de voies ferrées, de ports, d'aéroports, de transport combiné, de voies navigables, de tourisme ou de transport collectif, notamment dans la région Ile-de-France.

S'agissant de la traduction budgétaire de ces investissements en 1994, je peux vous préciser que toutes les lignes concernées sont en augmentation. Je me contenterai aujourd'hui de présenter les trois plus significatives.

Examinons les investissements routiers, tout d'abord, car j'ai bien noté les inquiétudes exprimées par MM. Inchauspé, Guellec et Fèvre à ce sujet.

Les crédits alloués par l'Etat au réseau routier national progressent de 6 p. 100 en moyens d'engagement par rapport à la loi de finances initiale de 1993. C'est ce que M. Idiart appelle « sacrifier les routes ». Que devait-il dire au cours des dernières années ?

M. Yves Deniaud. Rien, puisqu'il n'était pas là !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Alors je comprends mieux qu'il apprécie mal le budget, mais les gouvernements socialistes ont eu de la chance qu'il ne soit pas là : eux avaient vraiment sacrifié les routes.

Si les moyens de paiement sont en apparente diminution - 8,7 p. 100 - par rapport à la précédente loi de finances, c'est parce que le Gouvernement a choisi d'ouvrir, lors de la relance du printemps, beaucoup plus de crédits de paiement que nécessaires. Les 1,8 milliard de francs d'autorisations de programme inscrites au collectif justifiaient 600 millions de francs de crédits de paiement selon les clés traditionnelles. Or nous avons ouvert 2,6 milliards de francs de crédits de paiement pour les routes, soit 2 milliards de plus que nécessaire. Ces 2 milliards sont reportés sur 1994, sauf la partie qui consacre le raccourcissement des délais de paiement par l'Etat aux entreprises. En conséquence, les crédits disponibles en 1994 ne sont pas en diminution par rapport à 1993.

M. Inchauspé et M. Fèvre m'ont demandé si j'allais manquer de crédits de paiement en fin d'année. Telle est bien la vraie question, puisque, avec une augmentation de 6 p. 100 des autorisations de programme, chacun convient que l'effort est considérable.

La réponse à leur question dépend largement de la rapidité de conclusion des nouveaux contrats de plan et de la rapidité de mise en œuvre des travaux sur les nouvelles sections. Aujourd'hui, les moyens disponibles me semblent suffisants pour 1994. En tout état de cause, je n'accepterais pas, et le Premier ministre n'accepterait pas non plus, qu'une éventuelle insuffisance de crédits de paiement ralentisse l'activité des travaux publics en 1994.

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial, M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial et M. Charles Fèvre. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. J'indique notamment à M. Marleix que la part des crédits réservés aux nouveaux contrats de Plan s'élève à 4,418 milliards de francs, soit une hausse de 3,5 p. 100 par rapport à la loi de finance initiale de 1993. Une enveloppe de 1,508 milliards de francs, en progression de 21 p. 100, sera par ailleurs consacrée, en 1994, à la poursuite des grands programmes engagés par l'Etat sur les autoroutes non soumises à péage - A 20 Vierzon - Brive et A 75 Clermont-Ferrand - Béziers - ainsi que sur la RN 7, qui assurent tout à la fois le désenclavement du Massif central et le délestage de l'axe autoroutier des vallées de la Saône et du Rhône.

J'ajoute que la décision du Premier ministre de rallonger les crédits routiers du XI^e Plan de 1,6 milliard de francs au bénéfice des trois grands axes - route des Estuaires, route Centre-Europe - Atlantique, RN 88 Toulouse - Lyon - aura des répercussions importantes sur notre budget.

S'agissant du réseau autoroutier - largement évoqué par MM. Inchauspé, Fèvre et Marleix - le schéma directeur routier national prévoit l'engagement de la totalité du programme concédé en quinze ans. Ces autoroutes sont réclamées et considérées comme nécessaires, même l'A 51. M. Biessy la juge inutile. Je lui laisse la responsabilité de cette déclaration, car ce n'est pas ce qu'en pensent les élus et la population.

Il se trouve que la quasi-totalité des déclarations d'utilité publique seront prises en 1995, 1996 et 1997. Si le programme doit s'étaler sur quinze ans cela veut dire que, pour la première fois dans l'histoire de ce pays, des projets d'autoroutes prêts à être réalisés ne pourraient pas être financés. Cela veut dire que certaines autoroutes devraient attendre dix ans entre l'achèvement des projets et le lancement des travaux.

Comme ce n'est pas acceptable, je peux dès aujourd'hui vous annoncer - c'est une nouvelle importante qui vient compléter le projet de budget - que le rythme de lancement des sections nouvelles va rapidement s'accélérer. Dès 1994, le ministère de l'équipement souhaite lancer pour plus de 13 milliards de francs de sections nouvelles, effort sans précédent, alors que, même en 1993, année record avec la relance, il n'a été lancé que pour un peu moins de 11 milliards de francs de sections nouvelles et que les années précédentes le chiffre de 10 milliards était rarement atteint. Il s'agit donc d'une accélération considérable au service de l'équipement et de l'emploi dans le secteur des travaux publics. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Le montant des lancements en 1995 pourrait être encore supérieur à celui espéré pour 1994. Cette annonce, même si je ne peux pas anticiper les décisions du conseil de direction du FDES, doit être de nature à répondre aux préoccupations légitimes de M. Inchauspé. Mais, sur la question de la participation de parlementaires aux travaux du FDES, vous comprendrez que je laisse à M. Alphandéry le soin de vous répondre.

Enfin, pour être complet à propos des routes, je souhaite souligner que les moyens consacrés à la réhabilitation, au renforcement et à l'entretien du réseau national sont en hausse de 5,7 p. 100 - ce qu'on appelle, sur certains bancs, « sacrifier les routes » ! C'est la première fois depuis plusieurs années que ces crédits sont en hausse et j'ai la ferme volonté de poursuivre ce redressement nécessaire pour éviter de voir le patrimoine routier national se dégrader rapidement et irrémédiablement.

S'agissant des investissements ferroviaires, évoqués notamment par M. Marleix, le projet de budget pour 1994 prévoit des subventions à la SNCF pour l'achèvement du plan ferroviaire breton, l'électrification de Paris - Caen - Cherbourg, la mise au gabarit B+ de Paris - Le Havre, les derniers aménagements annexes du TGV Nord. Plus généralement, le programme d'investissement de la SNCF permettra la mise en service, à l'été 1994, des dessertes TGV Paris - Londres et Bruxelles - Londres dans le cadre de l'ouverture du tunnel sous la Manche. Fin 1994, les gares TGV de Roissy et de Marne-la-Vallée seront ouvertes, ainsi que le contournement est de Paris à grande vitesse. De même, le tronçon sud du TGV Rhône-Alpes jusqu'à Valence sera mis en service au cours de l'hiver 1994.

Je confirme à M. Marleix ma volonté d'aller vers une régionalisation des 4 milliards de francs que l'Etat verse à la SNCF pour compenser une part du déficit des lignes d'intérêt régional. Pour permettre d'éventuels transferts de

crédits, tout en évitant que l'essentiel de ces 4 milliards n'échappe, à terme, au rail, j'ai demandé au sénateur Haenel, qui avait présidé la commission d'étude du Sénat sur la SNCF, d'établir un rapport en liaison avec l'ensemble des présidents de région. Ce rapport, qu'il doit me remettre rapidement, concernera les moyens techniques à mettre en œuvre pour assurer la réussite de cette réforme qui permettra d'améliorer le dialogue entre la SNCF et les élus locaux et la réponse de la SNCF aux besoins des populations. J'en attends beaucoup.

Enfin, mais vous le savez déjà, M. le Premier ministre a bien voulu décider, au mois de septembre, de prendre les mesures nécessaires à la mise en service en 1999 des TGV Valence-Marseille et Valence-Montpellier. Les indécisions du gouvernement précédent se paient cher, en termes d'emplois, dans l'industrie ferroviaire.

M. François Guillaume. Hélas !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Quant au TGV Est, pour lequel un recadrage est prévu, il sera inauguré en l'an 2000.

M. Gilbert Meyer. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Ces décisions étaient essentielles en termes d'aménagement du territoire, d'industrie ferroviaire et de maintien de nos capacités d'action, afin d'assurer, à l'avenir, l'extension du réseau TGV.

Troisième illustration de l'effort du ministère de l'équipement en faveur des équipements structurants : les transports collectifs. Il s'agit d'un effort sans précédent : pour l'Île-de-France comme pour la province, grâce aux plans de relance équipement et ville, l'Etat aura dépensé chaque année, en 1993 comme en 1994, deux fois plus qu'en 1992 pour aider les collectivités locales à se doter de transports collectifs urbains.

En Île-de-France, les grands chantiers bénéficiaires sont Eole, Météor et la ligne D du RER, ainsi que des opérations concourant à améliorer la desserte de banlieues comme Clichy, Montfermeil ou Mantes-la-Jolie. En province, les grandes métropoles régionales - Lille, Roubaix, Lyon, Rouen, Nantes - bénéficient d'importants crédits, mais un soutien exceptionnel de l'Etat a également été accordé aux agglomérations moyennes.

S'agissant du fonctionnement des transports collectifs parisiens, je tiens à préciser deux points à l'intention de M. Guellec et de M. Biessy. Premièrement, je ne suis pas favorable à la suppression du versement transport et les dispositions de la loi sur l'emploi ne prévoient qu'un simple examen à ce sujet. Deuxièmement, la part de l'Etat dans le financement des transports collectifs doit diminuer et la part de l'usager augmenter, comme ils l'ont demandé.

En ce qui concerne le concours de l'Etat à des équipements de transports collectifs locaux, il y a une explosion de la demande. Tout démontre, monsieur Biessy, qu'un triplement du budget ne suffirait sans doute pas à répondre aux demandes locales. Il est absolument capital, comme vous l'avez souligné, que l'argent de l'Etat aille à des modes de transport collectif adaptés à la demande et aux besoins.

J'ai eu à traiter le cas de la ville de Rennes, cas difficile mais exemplaire pour les décisions à venir. En effet, si les élus locaux sont libres, avec leur population, de choisir un moyen de transport, l'Etat, lui, est libre de subventionner ou non suivant qu'il considère que ce moyen de transport est proportionné ou non aux besoins. Mais il n'y a pas en ce domaine de règle mathématique. Tout dépend non seulement de la taille de la ville, mais aussi

de sa configuration, de la dispersion plus ou moins grande de l'habitat, de la largeur de la voirie. Il est des cas où passer en souterrain et refuser de chasser les voiries d'une partie de la voirie est un manque de courage. Il en est d'autres où le passage en souterrain est le seul choix possible. Il nous faut donc définir des règles pour éviter le saupoudrage ou l'octroi des subventions en fonction de la pression exercée par les élus.

Mme Elisabeth Hubert, rapporteur spécial, et M. François Guillaume. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. C'est ce que nous sommes en train de faire. Il faut ensuite, dans chaque cas, comme je l'ai fait à Rennes, dépêcher sur place une commission de sages dont le rôle est de « sentir » la ville et de déterminer, en adaptant ces règles aux spécificités de l'agglomération, si le moyen de transport choisi est le mieux adapté. Si le choix des édiles est parfaitement proportionné, l'Etat doit accorder 100 p. 100 de la subvention qu'il faut allouer. S'il est légèrement disproportionné, il doit réduire le taux. S'il est complètement disproportionné, il ne doit pas subventionner du tout.

Nous avons à construire ensemble cette mécanique à la fois simple et claire. En ce qui concerne notamment Rennes, j'ai dit par avance que je m'en remettrais totalement à la commission des sages, que je n'ai jamais rencontrée et que je ne rencontrerai pour la première fois que le jour où elle me remettra ses conclusions.

La deuxième priorité, après les investissements structurants, est le développement et l'acheminement de notre commerce extérieur.

Pour illustrer cette priorité, je me limiterai également à trois exemples.

Tout d'abord, notre flotte de commerce, largement évoquée par Mme Hubert et par M. Guellec. Elle achemine plus de 80 p. 100 de notre commerce extérieur en volume. C'est un enjeu essentiel de la guerre économique que de conserver une flotte nationale capable de défendre les intérêts de nos exportateurs. Ce n'est pas un hasard si, le jour où certains pays asiatiques dominent complètement une liaison avec l'Europe, le trajet devient moins cher de l'Asie vers l'Europe que dans l'autre sens, la compétitivité des exportations d'Asie étant renforcée d'autant.

J'ai, dès mon arrivée, souhaité doubler l'effort de l'Etat en faveur de navigants français sur les bateaux immatriculés aux Terres australes et antarctiques françaises, effort accompli par Ambroise Guellec lorsqu'il était ministre de la mer : désormais, l'allègement de deux tiers des charges sociales porte sur 70 p. 100 de l'équipage, et non plus seulement sur 35 p. 100.

Au nom d'une certaine idée de la France, j'ai ensuite proposé au Premier ministre, qui l'a accepté, que l'Etat fasse le même effort d'allègement de charges pour le pavillon national que pour le pavillon *bis*. Il ne me semblait pas normal que l'Etat aide des armateurs à embarquer 70 p. 100 de marins français sur leurs bateaux, mais n'accorde aucune aide à ceux qui, gardant le pavillon national, s'imposent 100 p. 100 de marins français. Appliquer la même règle à nos deux pavillons est une mesure de justice.

Cette mesure complète un dispositif de soutien à notre flotte dont je m'empresse de préciser qu'il a été reconduit. Il comporte des aides à l'investissement, des aides à la modernisation et des remboursements de taxe professionnelle.

Je ne suis pas opposé, monsieur Guellec, à une amélioration du niveau des contributions patronales à l'ENIM pour les armateurs de la pêche industrielle. Toutefois, vous comprendrez que je ne puisse vous répondre plus précisément, puisque la pêche ressortit maintenant à la compétence du ministre de l'agriculture. Il était jusqu'à présent le seul, en Europe, à ne pas être également responsable de la pêche. Dans la mesure où ce secteur dépend de plus en plus des dossiers européens, il était important - n'est-ce pas, monsieur Guillaume? - qu'il le devienne à son tour. Je ne peux donc me prononcer sur le fond, d'autant qu'une partie des mesures déjà prises pour les diverses activités de pêche maritime concerne plus particulièrement la pêche industrielle.

Deuxième exemple : les ports.

Pour aller dans le sens des interventions de Mme Hubert, de M. Guellec et de M. Fauchois, je souhaite tout d'abord rappeler quelques éléments incontournables sur ce sujet.

Je suis déterminé à ce que la réforme de la maintenance s'applique, réforme courageuse mise en place par mes deux prédécesseurs, dont M. Josselin, ici présent et que je salue. Il faut qu'elle s'applique complètement et partout.

Là où la réforme a été acceptée et mise en œuvre - je souligne « acceptée » - il y a des résultats. Ce n'est pas un hasard si le port de Dunkerque regagne des parts de marché, ce qui doit faire plaisir à M. Fauchois. Je profite de l'occasion pour vous indiquer que le problème des marins de La Salie fait partie de mes préoccupations et que je suis désireux de le résoudre. Je dois également citer en exemple le port de Nantes, si bien défendu par Mme Hubert.

Je veux surtout rappeler que le but de cette réforme, qui coûte très cher aux contribuables, est d'abaisser les coûts de nos ports et de leur permettre de reconquérir des parts de marché. Il faut donc qu'elle ait des incidences économiques. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé que soit mis en place un observatoire de la compétitivité des ports, susceptible de mesurer et de publier mois par mois et, pour certains ports, semaine par semaine, les gains de productivité réalisés.

Enfin, pour répondre à l'appel de Mme Hubert, j'affirme solennellement que le soutien de l'État sera sans faille là où les acteurs locaux auront fait la preuve de leur volonté de s'adapter aux besoins du marché. A cet effet, les dotations prévues en 1994 pour les investissements portuaires sont en augmentation sensible.

Au-delà des crédits des ports, je souhaite rappeler l'effort réel que j'ai accompli pour le budget de l'ex-ministère de la mer. Vous aurez en effet noté que la surcompensation entre régimes sociaux entraîne une diminution de notre dotation à l'ENIM qui fait ressortir le budget de la mer à la baisse, alors même que, compte tenu des nouveaux allègements de charges, ce budget progresse plus vite que celui du ministère, puisqu'il augmente de 6 p. 100. Je reconnais cependant, madame Hubert, qu'il convient de revoir les modes d'intervention financière de l'État, sous la forme peut-être d'une contractualisation pluriannuelle.

Je réaffirme ma volonté de modifier rapidement le traitement de la domanialité portuaire pour faciliter l'exploitation des ports et améliorer leurs ressources. Le texte est prêt, pour les ports comme pour les aéroports. Je sais qu'il dépend du ministère du budget et qu'il relève d'une réforme d'ensemble de la domanialité. Si cette dernière peut intervenir prochainement, mieux vaut traiter le tout ensemble. Si ce n'est pas le cas, je souhaite que l'on

commence par un texte distinct sur les ports et les aéroports, en maintenant bien sûr la propriété publique, sauf sur les friches, mais en l'utilisant de façon plus intelligente.

La troisième illustration de mon souci d'améliorer nos exportations est donnée par la recherche aéronautique. M. Gantier et M. Fèvre ont relevé qu'avec 2 290 millions de francs d'autorisations de programme et 2 153 millions de francs de crédits de paiement, ce secteur voit ses moyens stagner alors que les investissements de recherche sont aujourd'hui comprimés dans les entreprises aéronautiques qui traversent une crise importante, conséquence de celle du transport aérien.

Les investissements en recherche d'aujourd'hui étant à l'évidence les exportations de demain, je considère que le rôle de l'État est de permettre à ces entreprises exemplaires de conserver leur potentiel de recherche qui a déjà fait la preuve de son efficacité. L'observation de votre commission des finances dont m'a fait part M. Gantier va dans ce sens.

Il faut cependant noter que l'effort de l'État sera conséquent en 1994. Il respecte en effet la totalité de ses engagements sur les programmes d'avances remboursables conclus - A 330 et A 340, Falcon 2000, moteurs CFM 56 ou GE 90 - et augmente sensiblement la ligne souple des crédits consacrés à la recherche amont : 500 millions de francs contre 400 millions en 1993.

S'agissant des crédits de paiement, donc de la trésorerie des entreprises, un dialogue fructueux avec mon collègue de la défense, M. Léotard, a permis qu'il soit décidé que d'importantes sommes gelées sur le budget de la défense soient libérées en 1994, ce qui permettra d'injecter, au-delà de notre projet de budget, 500 millions de francs supplémentaires dans les entreprises aéronautiques au titre de la recherche civile.

La troisième priorité d'action de mon ministère est la sûreté des infrastructures, la sécurité et la satisfaction des usagers.

Pour le secteur routier d'abord, un vrai programme d'exploitation sera mis en œuvre dans le XI^e Plan avec une progression des crédits consacrés à la signalisation de direction de 8 p. 100 par rapport à 1993 ainsi qu'un accroissement des moyens alloués aux investissements d'exploitation routière qui passeront de 155 millions de francs l'année dernière à 186 millions de francs.

La nouvelle répartition des compétences entre la direction des routes et une direction de la sécurité routière qui aura vraiment en charge toute la politique d'exploitation du réseau devrait permettre, grâce à la mise en œuvre de moyens nouveaux - le budget réel de la sécurité routière, difficile à analyser compte tenu des changements de structure, augmente de plus de 8 p. 100 - d'améliorer la sécurité sur nos routes après les chiffres inquiétant de ces derniers mois.

Monsieur Idiart, les statistiques après une grande grève des routiers - qui, l'année dernière, a eu pour conséquence une réduction de nombre des accidents de la route, il faut en tenir compte - et après la mise en œuvre du permis à points - qui a fait peur la première année -, sont une chose ; la gestion du permis à points en est une autre. Je m'efforce d'appliquer cette disposition, dans l'état où je l'ai trouvée. Or vous savez qu'il faut attendre la fin des procédures judiciaires, c'est-à-dire huit à neuf mois, avant qu'interviennent les suppressions de points. En attendant, il y a une sorte de dépression.

Notre pays est, en Europe, celui où la route cause le plus de tués et de blessés. En la matière, il faut un véritable sursaut national. Je ne crois pas que nous y parvien-

drons en nous jetant des responsabilités politiques à la figure. Ce but sera plus sûrement atteint par un effort collectif et par une responsabilisation individuelle qu'en mettant un gendarme derrière chaque Français. Les mesures que j'ai mises en œuvre en matière de contrôle, notamment à l'encontre d'une entreprise de transport routier, prouvent qu'il n'y a pas eu de laxisme de la part du ministère.

Dans le domaine du contrôle des transports routiers, les dotations financières seront considérablement renforcées en 1994, qu'il s'agisse des investissements, des effectifs ou des moyens de fonctionnement. La hausse sera de 20 p. 100, monsieur Idiart. La lutte contre le non-respect des normes en vigueur dans la profession passe en effet par un renforcement de ces contrôles qui, en outre, favorisent l'instauration d'une concurrence loyale et saine.

Bien évidemment, compte tenu de la crise qui sévit dans ce secteur économique, il faut aller très au-delà : c'est ce que j'ai entrepris dès mon arrivée au ministère avec la négociation d'un contrat de progrès pour les transports routiers, profession très durement atteinte. Il devrait être conclu prochainement.

La sécurité en mer est également une priorité du ministère. La création de seize emplois et une forte hausse des moyens de paiement permettront d'assurer le renouvellement des équipements des CROSS dans le cadre des engagements internationaux de la France.

Il est vrai que, s'agissant de la SNSM, nous avons espéré une fois de plus - sans doute à tort, mais c'est une longue tradition suivie par beaucoup d'autres avant moi - que votre assemblée saurait souligner l'efficacité et le dynamisme de cette société comme elle a pris l'habitude de le faire. Je le dis en m'excusant de tenir de tels propos.

Les impératifs de sécurité et de satisfaction des usagers sont également au cœur du budget annexe de l'aviation civile. Malgré une hausse inférieure à l'inflation des redevances de navigation aérienne et un maintien au niveau de 1993 de la taxe sécurité-sûreté, pour tenir compte des difficultés des compagnies aériennes, le projet de budget pour 1994 permet d'envisager des efforts sensibles pour la modernisation des équipements de contrôle du trafic et pour la formation des personnels techniques. Nous pourrions ainsi confirmer les progrès notables enregistrés cet été quant à la ponctualité des vols.

Le service aux usagers et - j'insiste sur ce point - la présence humaine, la qualité de l'accueil, doivent revenir au cœur des préoccupations de nos grandes entreprises nationales, notamment pour la SNCF, après les ratés de ce début d'année avec la mise en place du système Socrate. M. Guellec, M. Fèvre et, dans une large mesure, M. Biessy, ont eu raison d'insister sur ce sujet, et la SNCF s'est d'ailleurs engagée dans cette voie. Je précise d'ailleurs à M. Idiart que le Gouvernement est très attaché à la SNCF.

Certes, cette entreprise mérite des critiques ; elle traverse bien des difficultés, mais permettez-moi de rappeler à cette tribune que l'attachement à l'entreprise publique - qu'on souhaite toujours être synonyme de service public - des cheminots est une grande richesse. Malgré ses défauts la SNCF est le meilleur système sur rails des pays développés. Je tenais à le rappeler en contrepoint de légitimes critiques.

Ma quatrième et dernière ligne d'action est le renforcement de la qualité du service public de l'équipement et la mise en œuvre de mesures d'État en matière d'urbanisme et d'aménagement.

J'ai été très heureux de pouvoir conclure, dans de bonnes conditions, la sortie de l'article 30 avec l'association des présidents de conseil général. Il n'est plus qu'un département avec lequel l'accord n'a pas été réalisé.

M. Gérard Saumade. Ce n'est pas aussi simple !

M. Charles Josselin. En effet !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Il est vrai que l'héritage était lourd !

Comme j'ai été heureux de retrouver ce dossier en l'état où je l'avais laissé en 1988. J'ai dû, dès mes premières nuits de fonction, négocier trois accords successifs avec l'association des présidents de conseil général ! Je rappelle tout de même que, grâce au très bon travail fait par la commission de conciliation, sous la présidence du préfet Carrère, il n'existe plus qu'un seul département - il y en avait deux dont le mien, à une certaine époque - à n'avoir pas passé d'accord. C'est déjà un bon acquis.

Je rappelle que si dialogue et transparence entre les services déconcentrés de l'équipement et les élus locaux doivent prévaloir, il faut éviter de laisser croire que, pour assurer le développement de la décentralisation, on doit casser la formidable machine de l'équipement. N'oublions pas ce qu'elle représente comme richesses, ce qu'elle permet en renouvellement des hommes et en ouvertures. Elle est un instrument pluridisciplinaire au service des élus locaux. Même si la loi les autorise, il ne faudrait pas que certaines décisions hâtives viennent casser cette machine.

C'est la raison pour laquelle je tiens à un dialogue approfondi avec les élus locaux qui permette à la fois les nécessaires adaptations des services de l'équipement et une parfaite transparence, mais qui maintienne, au service de l'ensemble de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, la force de ce ministère. Dans le cas contraire, la décentralisation aurait tout à perdre. C'est ma conviction très profonde.

Une réflexion profonde et sérieuse sur l'avenir est en cours au ministère avec la participation de l'ensemble des services. Elle débouchera sur un plan très précis et sur des journées de l'équipement au mois de juin, car cela me paraît indispensable, même pour le moral des fonctionnaires. En ces temps de crise, j'insiste sur son importance, y compris pour la décentralisation.

C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai souhaité, dans ce budget, qui voit comme les années précédentes les effectifs globaux diminuer - de 0,9 p. 100 - mettre l'accent sur la formation en opérant une progression des crédits de 10 p. 100 par rapport à la dotation effective de 1993 pour la formation professionnelle et une inscription de 100 millions de francs pour l'extension de l'école des ingénieurs des travaux publics de l'État à Vaulx-en-Velin et la construction de la nouvelle école des techniciens de l'équipement à Valenciennes.

L'action que je mène à la tête des services de l'équipement vise à améliorer la formation, mais également à dynamiser l'ensemble des structures. La transformation de la météo en établissement public pour lui permettre d'obtenir des recettes commerciales avec plus de souplesse va dans ce sens.

A ce propos, permettez-moi, monsieur Gantier, de souligner que si les crédits de la météo sont en apparence diminution, c'est parce que les recettes des redevances de navigation aérienne, pour leur part météo, ne sont plus inscrites au budget général mais sont directement perçues par le nouvel établissement public.

De même, l'École des ponts se transforme en établissement à caractère scientifique, culturel et professionnel. La création du CERTU à Lyon répond également à cette préoccupation.

S'agissant enfin de la nature juridique d'Aéroports de Paris et de la question de M. Gantier, je ne peux que lui indiquer que cette entreprise aura les moyens de son développement, quel que soit son statut, et lui confirmer que le conseil de direction du FDES lui donnera, avant la fin de l'année 1993, l'autorisation de lancer les travaux pour la troisième piste de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

En ce qui concerne l'urbanisme et l'aménagement, il est nécessaire d'améliorer la formation des architectes qui n'ont pas bénéficié, ces dernières années, d'efforts suffisants de l'Etat.

Au total, les crédits consacrés aux écoles d'architecture au titre de bourses, des crédits de vacation, des moyens de fonctionnement ou de l'entretien augmentent de plus de 15 p. 100 et 85 postes ont été créés, dont 67 d'enseignant. De plus, 157 millions de francs ont été dégagés pour financer la construction d'une école d'architecture à Marne-la-Vallée.

Cet effort en faveur de l'enseignement de l'architecture va de pair avec un renforcement des crédits d'études d'urbanisme, des crédits d'études au bénéfice des secteurs sauvegardés ou d'actions en faveur de la protection des sites et paysages. Les crédits alloués aux agences d'urbanisme retrouvent le niveau de ceux inscrits dans la loi de finances initiale pour 1993 et 1994 sera également l'année d'une réforme du code de l'urbanisme, donc l'occasion, mesdames, messieurs les députés, de nous retrouver sur ce sujet.

Après cette présentation du budget de mon ministère pour 1994, je souhaite répondre aux interrogations de fond que j'ai relevées dans les propos des divers orateurs, et qui appellent de ma part quelques développements.

MM. Gantier, Ascnsi, Marleix et Idiart ont évoqué la situation d'Air France et d'Air Inter, et celle de la navigation aérienne en général.

Je remercie M. Marleix d'avoir souligné la nécessité de l'existence du groupe Air France. J'ai déjà eu l'occasion, devant cette Assemblée, de m'exprimer en détail sur ce qui s'est passé. Il est clair, tout le monde le sait, que la situation d'Air France est grave, que cela ne date pas d'hier ; nous avons à l'assumer ensemble. Il est clair que les efforts demandés réclament une immense confiance dans un projet d'avenir et pas dans un plan comptable.

Il est clair, qu'il faut un formidable dialogue social dans cette entreprise où les salaires les plus faibles - même s'ils nous paraissent élevés par rapport à ceux qui sont offerts dans nos hôpitaux ou dans nos mairies - sont comparés aux salaires les plus forts, ceux des pilotes. Il y a ainsi, au sein de cette entreprise, un problème de fond culturel, car les différences sont grandes entre les catégories quand il ne s'agit pas de mépris.

Sans revenir sur ce sujet, que j'ai déjà traité deux fois devant votre assemblée, je souhaite apporter quelques éléments de réponse aux questions précises qui ont été posées.

En ce qui concerne la déréglementation, permettez-moi de souligner que, depuis ma prise de fonctions, je n'ai cessé de lutter contre l'ultralibéralisme, rappelant les deux refus qui forment l'axe principal du Gouvernement : refus de l'ultralibéralisme qui mène, je l'ai dit maintes fois, à la jungle, et refus du protectionnisme qui conduit au déclin. Notre volonté est claire : oui à la concurrence, mais maîtrisée, loyale et saine.

Nous sommes minoritaires en Europe, mais plusieurs délégations m'ont rejoint dans ce combat et je ne désespère pas d'obtenir un jour - le plus rapidement sera le mieux - une majorité au sein du conseil des ministres des transports. Je me bats pour cela et je progresse : lors de l'avant-dernier conseil des transports, j'ai obtenu une commission d'enquête sur la navigation aérienne et, au cours du dernier, j'ai annoncé, dans le même ordre d'idée, que nous allions tout droit vers le système qui prévaut dans le domaine maritime.

J'ai en effet indiqué au conseil des transports, qu'il existe aujourd'hui en Grèce une compagnie aérienne - petite et vraie - dont pas un seul pilote n'est européen et dont pas un avion n'est entretenu dans l'un des douze Etats. Il s'agit pourtant d'une compagnie aérienne européenne. Chacun voit bien que l'on s'oriente vers le recours à des pavillons de complaisance, comme dans le domaine maritime.

J'ai donc informé le conseil que la France déposerait, avant Noël, un memorandum de défense contre l'ultralibéralisme, lequel est pratiquement terminé. Je n'ose pas vous dire combien ont été positives les réactions des syndicats européens à la prise de position de la France, qui a pris la tête de ce combat. On peut d'ailleurs regretter qu'il n'ait pas été mené sans répit plus tôt. Cela a dépendu des périodes et des ministres. Certains l'ont fait, comme en témoignent les preuves qui figurent dans mes dossiers.

Par ailleurs permettez-moi de rappeler - sans rejeter de responsabilité sur quiconque - que, dans le cadre communautaire, ce sont les gouvernements précédents, qui ont accepté l'ouverture totale du ciel national en 1997. Cela fera, du jour au lendemain, une concurrence brutale à Air Inter. Permettez-moi encore, parce qu'il y a une limite à l'indécence, de rappeler au président démissionnaire d'Air Inter quelle était sa fonction au moment où le gouvernement français a accepté cette ouverture du ciel en 1997. Telle est la vérité. Il est trop simple de démissionner en indiquant que le ministre en place prend des décisions folles quand on a accepté que tout saute du jour au lendemain en 1997, sans conserver aucune protection pour Air Inter ! Il fallait tout de même le rappeler. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.)*

Permettez-moi enfin de souligner que le départ des deux présidents s'est effectué dans des conditions bien différentes tant pour l'élégance que quant au souci de l'avenir de l'entreprise.

En ce qui concerne le choix du président d'Air France, j'ai proposé et obtenu la nomination de M. Blanc, parce que je considère qu'il s'agit d'un homme de gestion, de courage et de dialogue. Cela est nécessaire car la compagnie a besoin à sa tête d'un homme ayant ces qualités pour porter un projet, avec l'ensemble des hommes et des femmes de l'entreprise. Il aura carte blanche pour assurer l'avenir de la compagnie. Il sait que l'Etat le soutiendra tant financièrement qu'en travaillant à une reconfiguration du ciel aérien qui donne des chances d'avenir à Air France.

J'indique qu'il n'entre pas dans ma conception du ministère de remplacer systématiquement les équipes de direction des entreprises nationales, sauf lorsqu'une crise se produit et que je considère que les ministres n'ont pas à se protéger. Nous n'occupons pas des fonctions où nous devrions nous protéger lorsqu'une crise éclate.

Quelle politique pour Air France ?

Le président de cette entreprise doit élaborer un nouveau plan susceptible de garantir l'avenir de la compagnie. J'ai confirmé à plusieurs reprises que les aspects financiers du plan devaient prendre corps et que les suppressions d'emplois - sans licenciement ! - étaient inévitables. Néanmoins toutes les mesures concernant les personnels doivent être expliquées, négociées et, en très grande mesure, acceptées. En effet, on ne sauvera pas Air France contre la volonté de l'ensemble du personnel, c'est une évidence.

Je m'étonne aussi de certaines réactions face à ce que certains ont qualifié de « reculade ». Vous vous poserez un jour la question de savoir si le courage est de continuer à foncer dans le mur ou d'assumer une reculade. Il est des circonstances dans lesquelles la main tendue et le dialogue sont nécessaires et où, figurez-vous, dans le secret du cœur, la reculade n'est pas forcément facile à assumer.

Vous avez également évoqué les inquiétudes des hommes et des femmes d'Air Inter quant à l'avenir de la société. Pour le nouveau président que j'ai proposé, M. Michel Bernard, homme solide, compétent, également de courage et de dialogue, je ne vois que des défis à relever, des ambitions à poursuivre et des marchés à conquérir.

S'agissant de l'ouverture du ciel français, le Gouvernement et les gouvernements précédents l'ont acceptée inéluctablement pour 1997. Est-il possible d'y revenir ? Qui y croit ?

M. François Asonsi, rapporteur pour avis. Prenez une initiative, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Nous serions alors seuls contre onze !

Des décisions en la matière ne seront pas prises en dix minutes. Je ne préciserai pas davantage à cette tribune la situation que j'ai trouvée en arrivant au ministère.

Il est clair qu'il est irresponsable de laisser Air Inter aller sans préparation vers l'échéance de 1997. Il est clair que, lorsque la concurrence arrivera brutalement en 1997, il faudra avoir créé un autre système de péréquation pour permettre un aménagement du territoire parfaitement accepté par les Communautés européennes, avec le maintien de lignes dont personne ne voudra parce qu'elles ne sont pas rentables. Cela permettrait d'ailleurs à chacun d'avoir une conception d'ensemble.

Je dois tout de même souligner à cette tribune que la situation actuelle n'est pas idéale. Alors que certaines villes bénéficient de la péréquation à l'intérieur d'Air Inter, il en est d'autres - permettez-moi, en ma qualité de maire d'en parler quelques secondes à cette tribune - pour lesquelles le prix de la liaison avec Paris - c'est le cas d'Annecy - est supérieur à celui d'un billet Paris - New-York, parce qu'il n'y a pas de péréquation, parce qu'Air Inter ne s'y intéresse pas.

Nous avons donc à inventer un autre système. Il faut y réfléchir et c'est ce que j'ai voulu faire en prenant le taureau par les cornes. J'ai pris l'héritage tel qu'il était et j'ai décidé qu'il fallait que nous soyons prêts, en 1997, à assurer les nécessités de l'aménagement du territoire dans le domaine aérien.

Pour ce qui est de l'ouverture d'Air Inter, permettez-moi de rappeler que lorsque Robert Buron - je lui rends hommage - a créé cette compagnie pour assurer les liaisons aériennes entre Paris et la province, il avait une vision des années soixante, sous la férule du général de Gaulle. Aujourd'hui, pour assurer sa succession, il faut donner à Air Inter, attaquée actuellement par le TGV et

en 1997, par toute la concurrence, les moyens d'assurer davantage de liaisons province-province, Paris-Europe, province-Europe, province-Maghreb, voire Paris-Maghreb, pour lui laisser ses chances d'avenir. Sinon, nous laisserions tous ces espaces libres et, lorsque la concurrence arriverait, les étrangers prendraient ces lignes.

C'est la raison pour laquelle, avec une infinie prudence, nous avons ouvert deux lignes. Mais savez-vous quand ? En avril 1995, pour la première, et en avril 1996, pour la seconde, alors qu'en 1997 tout s'ouvre ! C'est donc d'une prudence timorée. Et on me reproche mon ultra-libéralisme ! C'est invraisemblable quand on connaît le dossier ! Dans le même temps, nous allons réserver à Air Inter seul toutes les liaisons avec l'Espagne, le Portugal et celles entre les provinces-Maghreb. Voilà ce qui a été fait, dans le but d'assurer un avenir à Air Inter, par attachement pour cette entreprise. Cela devait être dit. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*) Et que ceux qui grondent vers le ciel mais n'ont rien préparé ne nous donnent pas de leçon, surtout pas le président sortant !

En ce qui concerne l'aménagement du territoire, j'ai chargé le Conseil supérieur de l'aviation marchande de me proposer dans les mois qui viennent un système de péréquation permettant de maintenir un aménagement du territoire aérien dans notre pays.

L'ouverture internationale d'Air Inter constitue une formidable chance pour cette compagnie, et je suis fier d'être le premier à lui ouvrir l'Europe et le Maghreb, parce que c'est une partie de l'avenir de notre flotte aérienne qui se joue là.

Monsieur Inchauspé, vous vous êtes inquiété de la mise en œuvre d'une vraie politique des transports. Le débat organisé au Sénat il y a un mois, et qui devrait venir devant l'Assemblée nationale un jour ou l'autre, m'a donné l'occasion de préciser quels doivent en être les principaux objectifs : affirmer la position de la France dans la concurrence européenne et mondiale, aménager le territoire pour une France multipolaire, répondre aux besoins de déplacements de nos concitoyens. Afficher clairement ces trois objectifs et les expliciter dans les schémas directeurs est notre tâche première. Et, au service de ces objectifs, il convient de mettre les moyens suivants :

Premièrement, il faut affirmer le rôle des pouvoirs publics, car la volonté politique doit être à l'origine de toute décision dans ce domaine.

Deuxièmement, il importe de favoriser l'intermodalité. J'indique à M. Guellec que je compte réorienter le Conseil national des transports de telle sorte que sa mission première soit de réfléchir en permanence et de faire des propositions sur l'intermodalité. Mes efforts dans ce secteur consisteront à développer le transport combiné.

M. Fèvre a parlé des difficultés que ce dernier rencontrait. C'est exact, mais c'est justement parce que le transport combiné représentera toujours un pourcentage faible du transport qu'il doit à tout prix être soutenu, et d'autant plus que les entreprises qui s'y sont engagées sont en train de reculer, et quelques-unes de l'abandonner.

M. Inchauspé, M. Guellec et M. Fauchoit ont évoqué ma volonté de lancer une nouvelle liaison fluviale à grand gabarit. Soyons francs, ce pays n'a pas fait le choix - tous régimes et tous gouvernements confondus - des voies navigables. Les pays du Nord l'ont fait. Qui se trompe ? Je crains - c'est une formule de politesse - que ce soit nous. Aussi, ma volonté est simple : aux grands discours sur les voies navigables tenus de cette tribune depuis tant

d'années sans que jamais rien ne soit fait, j'ai préféré la réalisation d'une liaison, celle qui coûte le moins cher, qui est la plus rapide à mettre en œuvre, dont le résultat sera le plus exceptionnel, qui démontrera qu'on s'est trompé et qui ouvrira la voie - pardonnez-moi l'expression - à d'autres. C'est le seul moyen pour éviter que, dans ce pays, on ne vous rie au nez lorsque vous parlez de « voies navigables », ce qui est particulièrement désagréable quand on sait qu'elles constituent une chance et une richesse pour la France dans les années qui viennent. Mon ambition est de mettre au point un moyen financier - chacun comprend lequel - qui devienne, sans rencontrer trop d'embûches, automatique, et de lancer ce projet pour qu'il serve d'exemple.

S'agissant des ressources des VNF, M. Guellec, qui ne sauraient suffire à financer un investissement majeur, elles sont en hausse en 1994, compte tenu de l'augmentation des recettes de taxe hydraulique et malgré, c'est vrai, une légère diminution de la subvention de l'Etat.

Je remercie M. Inchauspé d'avoir noté que les ressources de la CNR sont très convoitées en ce moment. Cela ne m'avait pas échappé. Qu'il sache bien que j'y veille, et j'espère, avec succès.

Enfin, le dernier moyen à mettre au service d'une politique des transports est la conjugaison des efforts financiers. Je pense par exemple - répondant au souci exprimé par M. Guellec et M. Fèvre - à la réorganisation du secteur autoroutier concédé, que je prépare en vue de mieux utiliser les recettes des péages. Je pense aussi au montage financier que je défends pour les nouveaux projets TGV. Il est de nature à limiter l'endettement de la SNCF, endettement qui vous préoccupe tout comme moi-même. Le portage de l'investissement pourrait être transféré à une société d'économie mixte incluant les collectivités locales. Je rappelle que, pour le TGV-Est comme pour le TGV-Méditerranée, l'Etat participera au financement des infrastructures. Il ne laissera plus, comme par le passé, la SNCF seule en première ligne.

En conclusion, ce budget, surtout si l'on tient compte de la dureté des temps, traduit concrètement une politique volontariste au service de la qualité de vie de nos concitoyens, sans oublier la dimension d'accueil et de chaleur humaine que doivent avoir les services publics - c'est très important et quelquefois oublié dans la modernisation - il est la traduction d'une politique de soutien à l'activité économique et à l'emploi, d'une politique d'aménagement du territoire, d'une politique, enfin, de mise en place des équipements nécessaires à la préparation de l'avenir de notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

2

SAISINE POUR AVIS DE COMMISSIONS

M. le président. J'informe l'Assemblée :

D'une part, que la commission des finances, de l'économie générale et du Plan et la commission de la

production et des échanges ont décidé de se saisir pour avis des propositions de loi de M. Jérôme Bignon relative à la prévention et au traitement des difficultés des entreprises (n° 310) et de M. Jacques Barrot visant à réformer la loi n° 84-148 du 1^{er} mars 1984 relative à la prévention et au règlement amiable des difficultés des entreprises (n° 316), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des lois constitutionnelles de la législation et de l'administration générale de la République.

D'autre part, que la commission de la production et des échanges a décidé de se saisir pour avis du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif au code du commerce (partie législative) (n° 604).

3

ORDRE DU JOUR

M. le président. A quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1994 n° 536 (rapport n° 580 de M. Philippe Auberger, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) ;

Équipement et transports : urbanisme et services communs, transports terrestres, routes, sécurité routière, mer, transport aérien, météorologie ; budget annexe de l'aviation civile ; article 59 et 60.

Annexe n° 22 (équipement, transports et tourisme : transports terrestres) de M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial ;

Annexe n° 23 (équipement, transports et tourisme : transport aérien et météorologie) de M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial.

Annexe n° 8 (équipement, transports et tourisme - volume 2 : mer) de Mme Elisabeth Hubert, rapporteur spécial : avis n° 585, au nom de la commission de la production et des échanges ; tome VIII (équipement, transports et tourisme : transports terrestres : transports terrestres et maritimes) de M. Ambroise Guellec, tome IX (équipement, transports et tourisme : transport aérien, budget annexe de l'aviation civile) de M. François Asensi.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique : suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(*la séance est levée à douze heures cinquante-cinq.*)

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