

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉBATS PARLEMENTAIRES
ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

10^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

(61^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

3^e séance du mercredi 9 novembre 1994



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ÉRIC RAOULT

1. **Loi de finances pour 1995 (deuxième partie).** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 6693).

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

Équipement et transports, aviation civile *(suite)*

- M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports aériens, la météorologie et l'aviation civile.
- M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres.
- Mme Elisabeth Hubert, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la mer.
- M. François Asensi, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les transports aériens.

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les transports terrestres et maritimes.

MM. Régis Fauchoit,
Dominique Bureau,
Gilbert Biessy,
Jean-Louis Idiart,
Alain Marleix,
Michel Bouvard,
François Guillaume,
Marcel Porcher,
Jacques Pélissard,
Marc-Philippe Daubresse.

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

2. **Dépôt d'une proposition de loi constitutionnelle** (p. 6716).
3. **Ordre du jour** (p. 6717).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. ÉRIC RAOULT,
vice-président

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1995 **(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 1995 (n^{os} 1530, 1560).

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 concernant l'urbanisme, les transports et la mer, ainsi que les crédits du budget annexe de l'aviation civile.

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 de l'équipement, des transports et du tourisme, mes chers collègues, lorsque l'on parle des transports aériens et que l'on cherche un mot pour qualifier leur situation, vient à l'esprit, hélas ! celui d'inquiétude. Soyez certain que je préférerais ne pas avoir à le dire, mais c'est ainsi.

Lors de notre précédente discussion budgétaire, Air France faisait face à l'un des plus dramatiques conflits de son histoire. Son avenir, il y a un an, apparaissait incertain. La situation demeure tendue, même si de nombreux signes nous permettent d'espérer. Mais le déficit d'Air France se poursuit au moment même où British Airways annonce des bénéfiques records, par ailleurs, notre construction aéronautique arrive à un stade où il lui faut se réorganiser pour survivre.

Toutefois, avant d'examiner ces questions essentielles, je me dois, comme rapporteur de la commission spéciale des finances, de présenter le budget de l'aviation civile, qui, vous le savez, comporte d'un côté la section du bleu « Transports », regroupant les subventions du budget annexe de l'aviation civile et les crédits pour la construction aéronautique, de l'autre, le budget annexe de l'aviation civile proprement dit.

En ce qui concerne les crédits prévus par la section « Transports », la subvention au budget annexe de l'aviation civile est de 265 millions de francs, en diminution de 1,8 p. 100.

Le chapitre 53-22, « Programmes aéronautiques civils - Etudes et développement », diminue de 18,5 p. 100 en crédits de paiement et de 34 p. 100 en autorisations de programme. Cette diminution provient de l'achèvement des programmes de recherche en cours. Aucun nouveau programme n'est pour l'heure prévu, nous dit le Gouvernement qui se déclare toujours prêt à soutenir les industriels par le biais des avances remboursables. Ces derniers affirment qu'ils ont au contraire des programmes à financer. J'espère, monsieur le ministre, que vous ferez le point sur cette importante question.

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

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Le budget annexe de l'aviation civile, évalué à 7,2 milliards de francs, connaît, pour sa part, une progression modérée de 2,7 p. 100.

Je rappelle qu'outre la subvention de l'Etat - en diminution - le budget annexe est financé par les redevances de navigation aérienne, par la taxe de sécurité et sûreté, ainsi que par divers autres produits. Principalement alimenté par les compagnies aériennes, ce budget contient quelques mesures d'allégement en leur faveur, liées notamment à la résolution du conflit qui a opposé la direction générale de l'aviation civile aux compagnies aériennes membres de la chambre syndicale du transport aérien.

Ce conflit m'amène à évoquer les conclusions du dernier rapport de la Cour des comptes sur l'organisation et le financement des services de l'aviation civile.

Ce rapport était très attendu par notre commission des finances, dont les rapporteurs spéciaux, notamment mon excellent collègue Michel Inchauspé qui m'a précédé dans cette tâche, avaient mis en lumière certains problèmes liés à la perception des taxes. La Cour a accompli un travail approfondi, auquel je tiens à rendre hommage. Ce travail met en cause l'organisation de l'administration centrale et le manque de clarté du budget annexe. Les réponses du Gouvernement laissent espérer des améliorations dans ces divers domaines.

Toutefois, monsieur le ministre, il est un point sur lequel la réponse du Gouvernement ne m'a pas paru entièrement satisfaisante. Il s'agit de l'organisation du travail des contrôleurs de la navigation aérienne.

La Cour a particulièrement noté que des vacances journalières de onze heures permettent aux contrôleurs de concentrer leur durée de travail hebdomadaire sur trois jours et de disposer ainsi de quatre jours de liberté par semaine. La réponse du Gouvernement met, certes, l'accent sur les efforts de productivité, ce que je ne conteste pas. Mais le Gouvernement n'a pas trouvé d'arguments à opposer à la Cour pour contester la perversité de ce système qui peut dangereusement réduire, à certaines heures, l'effectif des contrôleurs présents dans les tours de contrôle.

J'en arrive maintenant aux grands problèmes de l'aéronautique et de l'aviation civile que j'ai évoqués et, en premier lieu, à la construction aéronautique.

L'événement mondial majeur de l'année 1994 est, à mon avis, dans ce domaine, la fusion aux Etats-Unis de Lockheed et de Martin Marietta. Cette fusion a donné naissance, pour reprendre l'expression consacrée, à un géant industriel, au chiffre d'affaires de 22 milliards de dollars - plus de 100 milliards de francs - dont 6 milliards au titre de l'aéronautique civile. En comparaison, Aérospatiale, premier constructeur français, arrive en dix-septième position dans le monde avec un chiffre d'affaires de 8,7 milliards de dollars.

Certes, la taille d'une entreprise ne constitue pas l'unique critère en aéronautique. L'Aérospatiale d'ailleurs le prouve en construisant et en commercialisant, avec ses partenaires, la gamme des Airbus.

Mais chacun sait que les programmes de recherche et d'investissement sont de plus en plus coûteux et que seules les entreprises disposant d'une importante assise financière pourront en mener d'importants à terme. Dès lors, la part des crédits publics dans le financement de la recherche prend toute son importance.

Or malgré les demandes des industriels, le budget de l'aviation civile pour 1995 ne comporte aucune nouvelle avance remboursable. De plus, les crédits prévus pour la recherche amont, 650 millions de francs, demeurent très insuffisants, me semble-t-il.

La faiblesse des crédits alloués à la recherche me paraît donc inquiétante à l'heure où la concurrence Europe-Etats-Unis ne fait que s'exacerber et alors que les Américains renforcent sans cesse la recherche dans l'industrie aéronautique. Ainsi, le budget américain de la défense prévoit, en 1995, une nouvelle hausse de 1,4 p. 100 en volume des crédits de recherche.

Pour ne citer qu'un exemple, Honeywell s'est vu attribuer une allocation de 400 millions de francs pour l'étude du cockpit du futur avion de transport supersonique. De son côté, la NASA est chargée de financer et de mettre en œuvre en 1995, 1996 et 1997, pas moins de seize programmes de recherche aéronautique.

Ces initiatives américaines sont le reflet d'une volonté politique forte pour favoriser l'industrie aéronautique, volonté que l'on ne retrouve peut-être pas suffisamment chez nous. J'espère que vous nous répondrez à ce sujet, monsieur le ministre.

Pour ma part, je souhaiterais voir en effet se manifester une volonté analogue en France et en Europe. Le soutien national paraît d'autant plus indispensable que celui de l'Union européenne, au travers du quatrième programme de recherche, est loin d'être à la hauteur des espérances des industriels européens.

De même, dans le cadre du GATT, les industriels européens doivent tout faire pour maintenir le principe des avances remboursables, d'ailleurs admis par l'accord Europe-Etats-Unis du 17 juillet 1992.

Le dossier aéronautique devrait normalement être réglé le 15 décembre prochain. Mais les discussions sont actuellement bloquées, semble-t-il par les Américains, qui voudraient en rester à l'accord du 17 juillet 1992 sur les aéronaves de plus de 100 places, ainsi qu'aux accords intervenus le 15 décembre 1993 sur les autres matériels. Or ces accords sont très défavorables à l'industrie aérospatiale européenne. Il faut donc tâcher de faire mieux.

Face aux efforts américains, il est donc absolument indispensable de mettre en place une ambitieuse politique de recherche, dotée des moyens financiers suffisants pour permettre à nos bureaux d'études de maintenir notre compétence technologique, en travaillant dès à présent sur la conception de nouveaux matériels. Tout retard technologique pris dans ce domaine serait, dix ans plus

tard, impossible à combler. C'est pourquoi les industriels ont d'ores et déjà commencé à lancer des études sur de nouveaux programmes. Il faut absolument les y encourager.

Cependant, l'avenir de l'industrie aéronautique française ne se résume pas à la seule question des avances remboursables. Partout en Europe naissent des pôles industriels alliant notamment aéronautique civile et défense : je citerai DASA-MTU en Allemagne ou Alenia Finmeccanica en Italie. De tels pôles permettent d'abaisser les coûts de gestion et de développer de solides coopérations. En comparaison, les industriels français agissent encore trop, me semble-t-il, en ordre dispersé. Ainsi, dans le secteur essentiel de l'avionique, deux sociétés se font concurrence : Sextant et SAGEM. Il paraît évident que nos constructeurs devront se regrouper et peut-être même contracter des alliances avec des groupes européens, voire japonais. Il serait préférable que les pouvoirs publics encouragent de tels rapprochements plutôt que d'avoir à les subir sous la contrainte, en licenciant peut-être des milliers de personnes.

Sur ce point, je souhaiterais vivement, monsieur le ministre, que le Gouvernement fasse part à l'Assemblée de sa position.

Une autre importante question qu'il me paraît indispensable d'évoquer est celle de la desserte aéroportuaire de la région parisienne ou, pour poser plus brutalement le problème, la construction de la troisième piste de Roissy.

L'incident récent d'un avion de ligne roumain à Orly a réveillé les craintes des riverains d'aéroport et déclenché une polémique sur le développement futur de Roissy. Cette polémique, me semble-t-il, n'a pas lieu d'être. L'aéroport de Roissy a été construit dans une zone rurale, afin de disposer des capacités nécessaires à son extension. C'est même ce qui fait sa force par rapport à d'autres, comme celui de Rotterdam ou certains aéroports allemands. Il s'agit donc d'une décision qui avait été intelligemment programmée à long terme.

Implanter un nouvel aéroport en région parisienne, comme le voudraient certains, coûterait au bas mot 25 milliards de francs. Ces 25 milliards m'apparaissent impossible à trouver en l'état actuel de nos finances alors que la troisième piste de Roissy ne coûterait que 800 millions de francs, dont 100 millions pour limiter le bruit auquel risqueraient d'être confrontés les riverains.

L'aéroport de Roissy a été conçu pour accueillir à terme 80 millions de passagers. Ce n'est qu'à l'approche de ce chiffre qu'il faudra, le cas échéant, songer à un nouvel aéroport. D'ici là, il s'agirait d'un suréquipement que la nation ne peut pas s'offrir. J'espère, monsieur le ministre, que ces considérations seront prises en compte par la commission que vous venez d'installer, et qui doit réfléchir à ce problème.

La dernière question que je souhaite évoquer concerne nos compagnies de transport aérien. Il me semble que notre Assemblée doit adresser ses encouragements au président Christian Blanc qui conduit Air France sur le chemin du redressement. Ce chemin sera, comme dit le fabuliste, long et malaisé, si l'on considère la tension sociale qui règne encore, semble-t-il, dans l'entreprise, et lorsque l'on sait que cette année ne sera pas celle du retour aux bénéfices. Mais du moins Air France est-elle sur la voie d'une forte réduction du déficit et a-t-elle, en outre, comprimé les effectifs de son état-major et vendu des participations qu'elle n'avait pas les moyens de garder.

Le plus important à mes yeux est que le personnel d'Air France semble enfin avoir compris que la mission de service public ne constitue plus désormais un paravent derrière lequel on peut se protéger de la concurrence. Il semble avoir compris que, seul, le service attentif de la clientèle, combiné avec une politique tarifaire attractive, pourra assurer le sauvetage de la compagnie.

Air Inter est, pour d'autres raisons, confrontée elle aussi à une révolution culturelle. Le défi qui lui est lancé est particulièrement redoutable, car l'ensemble de son système d'exploitation de lignes reposait sur la péréquation entre lignes rentables et lignes non rentables. Celle-ci doit désormais être abandonnée. Le fonds de péréquation, issu des travaux du comité Abraham, prévu par l'article 29 du projet de loi de finances, sous forme d'un compte spécial du Trésor, constitue une première solution de remplacement, mais le taux de la taxe, voté lors de la discussion de la première partie, est sans aucun doute trop élevé, et l'on se saurait admettre un éventuel reversement au budget général d'un trop-perçu qui n'a aucune raison d'être. C'est pourquoi j'espère que le Gouvernement déposera, comme il l'a promis lors de la discussion de la première partie, un amendement à l'article 29 du projet de loi de finances.

Toutefois, monsieur le ministre, demeure une interrogation, qui résulte du déroulement de la discussion au Sénat du projet sur l'aménagement du territoire. Le fonds gardera-t-il la forme d'un compte spécial du Trésor ou sera-t-il géré par un établissement public ? Je ne vous cacherai pas que, pour ma part, je suis résolument partisan de la gestion la plus économique possible, la plus écossaise, dirai-je. Aussi, je rejette l'idée d'un établissement public, qui génère des coûts. Il y a des présidents, des vice-présidents, des voitures, des secrétaires, des bureaux... tout cela coûte extrêmement cher et, dans l'état actuel de notre budget, ce serait tout à fait déraisonnable.

En conclusion, le secteur aéronautique français se trouve devant un défi. Ce défi n'est, en fait, guère différent de celui auquel est confrontée l'économie française dans son ensemble : c'est la capacité à soutenir la concurrence internationale. Le transport aérien et l'industrie aéronautique ne seront capables de le surmonter que s'ils savent apporter une réponse à la fois institutionnelle, industrielle et financière aux problèmes qui se posent. C'est grâce à notre propre capacité de coordination que sera assuré l'avenir de milliers d'emplois qualifiés.

Considérant que le projet de budget prend largement en compte de telles préoccupations, la commission des finances a adopté les crédits de l'aviation civile pour 1995 et invite l'Assemblée à faire de même. (*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. 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. Si la politique est avant tout acte de volontarisme, je me dois, monsieur le ministre, de souligner votre travail depuis votre arrivée à la tête du ministère des transports.

Vous aviez devant vous un immense chantier, mais chaque année qui s'écoule permet de constater de nouveaux progrès. Vous avez été de ceux qui, l'année dernière, ont contribué à la relance du plan routier et autoroutier. Cette année, le Gouvernement prend enfin la décision de lancer les travaux du canal Rhin-Rhône.

Vous savez que de nombreux parlementaires se mobilisaient depuis longtemps pour la réalisation de cette infrastructure indispensable au développement du port de Marseille et à la connexion de nos voies navigables vers l'Europe du Nord et l'Europe danubienne. En apportant votre soutien à cette action, en proclamant de manière plus générale votre attachement aux voies navigables, vous contribuez au sauvetage d'un mode de transport que notre pays avait le tort de négliger, alors même que l'axe routier rhodanien risque d'être saturé dans quelques années.

Je tenais à rappeler ces quelques faits à notre assemblée, car une politique s'apprécie sur la durée. Pour autant, mon propos à cette tribune ne sera pas un panégyrique. Si le projet de budget que vous présentez apparaît incontestablement sérieux, la situation du secteur des transports, et notamment de certaines entreprises publiques, apparaît plus périlleuse.

Avec 84,63 milliards de francs de dotations pour 1995, le ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, constitue l'un des acteurs majeurs de l'action du Gouvernement. Il intervient dans des secteurs stratégiques pour le développement de l'économie et l'aménagement du territoire.

Ce montant de 84,63 milliards de francs se répartit comme suit pour les budgets faisant l'objet de ma présentation : urbanisme et services communs, 22,2 milliards de francs ; transports terrestres, 42,9 milliards de francs ; routes, 1,7 milliard de francs ; sécurité routière, 289 millions de francs. La somme restante est inscrite aux budgets des transports aériens, de la météorologie, du tourisme et de la mer que mes collègues vous présenteront ou vous ont déjà présentés.

Ce budget connaît une évolution modérée de 1,7 p. 100, permettant de maintenir les principales actions du ministère. Je ne puis que louer une telle évolution car, à mon sens, les meilleurs budgets ne sont pas ceux dont on clairotte l'augmentation des crédits. Nous sommes en période de crise budgétaire et, quels que soient les immenses besoins en matière de transports et d'équipement, l'heure est à la rigueur.

Le budget de votre ministère prouve que l'on peut agir à crédits presque constants. En même temps, il nous invite à rechercher des solutions extrabudgétaires pour les grands projets d'infrastructure. J'avais pour ma part proposé, pour le financement du canal Rhin-Rhône, une modification du capital de la Compagnie nationale du Rhône par une participation minoritaire de Pechiney, ce qui avait également l'avantage d'en faciliter la privatisation. Le Gouvernement a retenu une autre voie, mais l'emprunt auquel EDF va recourir montre bien que le financement des transports se fera de plus en plus hors budget. Les journaux ont fait état de déclarations d'EDF, selon lesquelles elle n'aurait pas donné son accord à ce projet et n'aurait même pas été consultée. J'avais cru comprendre que M. Ménage y avait participé et qu'il y avait même une lettre d'EDF. Je pense que vous pourrez nous rassurer à ce sujet.

Un ministère, ce sont d'abord des hommes et des femmes, auxquels il faut assurer un déroulement de carrière satisfaisant et des perspectives de promotion. Votre budget consacre plus de 19 milliards de francs aux dépenses de personnels, soit une progression de 2,3 p. 100, plus forte que celle de l'ensemble de votre budget. J'ai noté la poursuite des efforts de promotion et de modernisation des emplois, ainsi que la diminution des frais de

fonctionnement. Cette compression de crédits vous permet-elle de maintenir vos actions? Pouvez-vous nous dresser un bref bilan des centres de responsabilité?

J'ai qualifié votre projet de sérieux, car il permet la poursuite des grandes actions en cours. C'est ainsi que la sécurité routière voit ses crédits maintenus, ce qui laisse espérer une nouvelle diminution des accidents de la route. De même, les concours de l'Etat en faveur des transports collectifs en région parisienne augmentent de plus de 7 p. 100. Mais là ne m'apparaît pas l'essentiel, monsieur le ministre. Peu ou prou, votre budget reflète une action sur le long terme, déjà amorcée l'année dernière. Plus grave à mes yeux, la plupart des grandes questions liées à la politique des transports ne concernent pas toujours - loin s'en faut - le budget, mais ce dernier est pour nous l'occasion de les évoquer.

Première question, le financement des infrastructures de transport. Le problème a été heureusement réglé pour les autoroutes, depuis que M. le Premier ministre a indiqué que 140 milliards de francs seraient alloués en dix ans pour l'achèvement des travaux, ce qui permet de réaliser les plans prévus en dix ans au lieu de quinze. Il l'est moins pour les routes, les voies navigables et le secteur ferroviaire. C'est là qu'intervient le fonds d'investissement créé par l'article 30 du projet de loi de finances.

L'idée, au départ, n'appelait guère de critiques. Le budget de l'Etat ne pouvait permettre, à son niveau actuel, de financer un ambitieux programme d'équipement pour notre pays. A titre de rappel, l'achèvement du réseau TGV nécessiterait 450 milliards de francs, et celui du schéma directeur des voies navigables, 55 milliards.

Créer un fonds, sous la forme d'un compte spécial du Trésor affecté aux investissements des infrastructures de transports pouvait donc répondre à une certaine logique, mais, au fur et à mesure que les travaux de l'Assemblée nationale et du Sénat sur le projet portant développement du territoire et sur le projet de loi de finances avançaient, force est de constater un scepticisme grandissant.

La modicité des sommes dont disposera le fonds constitue le premier élément de ce scepticisme, mais je reconnais que mon argument souffre de quelque faiblesse, car cela équivaut à demander un alourdissement de la fiscalité. L'on ne peut que constater pourtant que 2 milliards de francs par an ne résolvent pas le problème.

Plus grave est le fait que ce fonds masque maladroitement la budgétisation des crédits d'investissement. Ce n'est pas ce qui avait été promis au Parlement par le Gouvernement. Dois-je citer les propos de M. Hoefel, qui, le 10 juillet dernier, à cette tribune, indiquait que les crédits du fonds auraient un caractère additionnel? Entre les promesses du ministre de l'aménagement du territoire et la présentation du projet de loi de finances s'est écoulé un long été, et je crois deviner que le ministère du budget a gommé ce caractère additionnel.

Que constatons-nous en effet? La subvention d'investissement à Voies navigables de France - 94 millions de francs - a disparu des documents budgétaires relatifs aux transports et se retrouve, à montant intégral, dans le compte spécial du Trésor. De même, la somme de 650 millions consacrée aux routes dans le compte spécial correspond à une diminution de 667 millions au chapitre 53-43, consacré aux investissements sur la voirie nationale.

A partir du moment où ce fonds traduit une débudgétisation, il n'est plus qu'un trompe-l'œil, dont je ne vous crois pas responsable, mais qu'il vous incombe sans doute de défendre, par solidarité gouvernementale.

Nous sommes tous conscients des difficultés qu'il y a à trouver des financements pour les infrastructures de transport. Toute politique a un coût, et les députés de la majorité n'ont jamais hésité à aller devant les électeurs pour expliquer que telle action était impossible, faute de moyens, ou qu'elle ne pourrait se réaliser que par des contributions supplémentaires. C'est là toute la noblesse de la politique que de savoir déterminer des priorités. Or le fonds constitue tout le contraire. Il ne détermine aucune priorité, comme si l'on cherchait le consensus des parlementaires qui espèrent un bout de TGV, un tronçon autoroutier ou une plate-forme multimodale. Je dois reconnaître avec regret que, jusqu'à présent, ce fonds a obtenu l'adhésion des membres du Parlement pour cette raison.

Depuis plusieurs années, la discussion des crédits des transports s'apparente à une longue séance de questions orales sans débat, où les questions évoquées sont d'intérêt local, mais le fonds n'apportera rien de plus, puisqu'il n'est qu'une substitution. Ne réclamez donc pas trop, mes chers collègues!

Dès lors, le Gouvernement avait-il besoin de compliquer la lecture des crédits d'investissement? Nous disposons, en effet, d'un instrument pour le financement des infrastructures. C'est tout simplement le budget de l'Etat, au sein duquel des chapitres sont prévus à cet effet. Il suffisait de s'y tenir.

Quelle conclusion tirer de tout cela? Le fonds, malheureusement, ne résoud rien, c'est-à-dire qu'il n'apporte aucun financement supplémentaire par le biais de l'Etat. Il nous faut donc nous tourner vers des financements extrabudgétaires, comme l'emprunt régional que notre collègue Jean-Pierre Thomas souhaite mettre en place pour le TGV-Est, ou nous inspirer - pourquoi pas? - du système du péage autoroutier pour d'autres infrastructures.

J'en arrive à la situation de certaines entreprises du secteur des transports. Sous ce pluriel, j'évoquerai en fait la situation financière de la SNCF.

Mes chers collègues, retenez un chiffre: 188,5 milliards de francs. Quelle est l'entreprise, publique ou privée, qui ose afficher un tel endettement? Et ils deviendront, de l'aveu même de M. Bergougnoux, président de la SNCF, 300 milliards de francs en 2005 si rien n'est fait avant. Il faut dire que l'endettement a augmenté en peu de temps, puisqu'il a quadruplé depuis 1981.

Les rapports des commissions d'enquête du Sénat et de l'Assemblée nationale nous ont livré le diagnostic. C'est la contrainte exercée par le compte d'infrastructure qui est à l'origine des déficits et de l'endettement. La forte augmentation des charges est due au développement des TGV. Les recettes évoluent peu en comparaison, en raison d'un mode de calcul devenu totalement obsolète.

La situation devient grave, parce que la dette génère des charges financières extrêmement lourdes. Celles-ci ont atteint 7,4 milliards de francs en 1993, et nous nous acheminons, pour 1994, vers près de 9 milliards. Une telle situation est exactement celle qui menaçait l'ensemble du budget général et à laquelle le Gouvernement souhaite remédier. Ce qui est valable pour le budget général l'est *a fortiori* pour la SNCF.

De fait, celle-ci vit aujourd'hui grâce aux emprunts internationaux, en bénéficiant de l'excellente cotation que lui procure la garantie finale de l'Etat. Certes, la gestion de ces emprunts est habile, et le renforcement du franc français face à d'autres devises en allège la charge, mais une entreprise endettée doit-elle multiplier les emprunts?

Que l'on songe à l'émoi qu'a suscité la situation d'Air France, qui affronte un endettement de 40 milliards de francs ! La SNCF affiche un endettement quatre à cinq fois supérieur. Les pouvoirs publics ont exigé de la compagnie aérienne qu'elle présente un plan de redressement et qu'elle cède des filiales - on l'a vu pour les hôtels Méridien - ou des participations au secteur privé. A situation analogue, traitement différent. Un silence entoure l'endettement de la SNCF.

Le plus scandaleux est que la SNCF poursuit une politique d'acquisition de filiales ou de prises de participation, dont le total - j'ai fait figurer la liste dans le rapport - dépasse 370, avec d'ailleurs dix ou vingt opérations de plus chaque année, dans des secteurs qui ne concernent pas directement les transports ferroviaires, comme les barrages hydrauliques, ni même son activité.

Actuellement, la SNCF transporte plus de marchandises par route que par fer. Il y a eu une commission d'enquête. Eh bien - et je parle en présence de M. Busseureau -, qu'on ne me dise pas que l'activité principale qu'est le transport ferroviaire est aidée par la concurrence due aux filiales de la SNCF. Il semblerait donc qu'il y ait une erreur d'orientation.

Certes, ces filiales sont bénéficiaires.

M. Jean-Louis Idiart. Eh oui !

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Elles facturent, en effet, assez largement leurs prestations à la SNCF car on sait que l'Etat couvrira toujours le déficit de la maison mère.

Il faut tout de même porter le fer dans ces opérations et mettre fin à cette politique de dissémination tous azimuts. La SNCF est prise en charge par l'Etat pour assurer la desserte ferroviaire du pays, non pour garantir à ses cadres des postes de direction. On prend sa retraite assez vite à la SNCF, et on va ensuite présider des filiales. Il y a, si l'on peut dire, une sorte d'autogestion remarquable, avec un état-major pléthorique. Je ne sais pas si vous avez vu l'organigramme dans les revues de la SNCF. On pourrait réduire l'état-major des trois quarts. Les cheminots seraient alors prêts à accepter des mesures de rigueur si, à la tête, on donnait l'exemple ! D'ailleurs, si British Airways fait actuellement des bénéfices, c'est parce qu'elle a commencé par taper au sommet avant de demander aux cadres inférieurs de faire un petit effort.

Bref, monsieur le ministre, la SNCF devrait se recentrer sur son métier d'origine, et ne pas continuer à diversifier ses filiales et son activité.

Tel est le sens de l'observation adoptée par la commission des finances sur mon initiative. Ces filiales pourraient être vendues. Ce ne serait pas une privatisation, puisqu'elles sont privées. Comme Air France l'a fait avec les hôtels Méridiens, la SNCF peut ainsi diminuer son endettement. Profitons-en puisqu'elles sont bénéficiaires.

Cette question préoccupe les parlementaires de manière plus aiguë que vous ne pourriez le croire. Pour ma part, je suivrai attentivement les comptes de la SNCF tout au long de l'année 1995. J'entends également demander à la Cour des comptes qu'elle veuille bien étudier la comptabilité et la gestion de ces filiales.

En conclusion, la politique des transports est devant un véritable défi financier. Nous recherchons des ressources tout en veillant à l'équilibre des comptes. C'est un exercice difficile, qui exige une imagination qui va au-delà de la création toujours facile d'un fonds !

Je pense que certains investissements doivent être revus. Certains Parisiens me le reprocheront peut-être, mais autant le réseau maillé en Ile-de-France m'apparaît utile, autant Météor me semble un projet dont la seule raison est de justifier l'existence de certains ingénieurs.

Pour autant, sur ma proposition, la commission des finances a adopté les crédits des transports terrestres et invite l'Assemblée à faire de même. Au-delà de cette adoption, elle demande au Gouvernement de tenir compte de l'observation qui l'accompagne. Nous ne pouvons admettre que l'endettement d'une entreprise publique atteigne un niveau élevé dont le montant est supérieur à la plupart des budgets que nous discutons. Les contribuables méritent plus de respect de notre part.

Je ne doute pas, monsieur le ministre, que M. Bergognoux et vous-même y apporterez toute votre attention. L'Assemblée vous fait confiance, et nous voterons dès demain votre budget, car vous avez toujours fait preuve d'une remarquable efficacité. (*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 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, la place du secteur maritime dans notre économie est, à l'évidence, mal appréciée.

Ce sentiment, partagé par l'ensemble de ceux qui connaissent le monde de la mer, ne serait qu'affectif si cette méconnaissance ne s'accompagnait pas de l'absence d'une véritable politique de développement de ce secteur.

Pourtant, la longueur de nos façades maritimes, notre position au centre des courants d'échanges intercontinentaux, notre histoire, sont autant de réalités qui font que l'intérêt stratégique du secteur maritime, tant dans le domaine économique qu'en matière d'aménagement du territoire, est considérable.

Et nous en avons la preuve : les échanges internationaux ont progressé de 60 p. 100 depuis dix ans, et les échanges de la France avec le monde hors CEE s'effectuent pour 75 p. 100 par la mer.

Quant à la population concernée par la proximité de la mer, c'est 35 p. 100 de la population française qui vit dans les vingt-six départements bordant nos côtes. Il est vrai que le texte sur le développement du territoire n'a guère pris en compte cette considération, et que, pis encore, le projet initial de schéma annexé au texte ignorait la nécessité d'un port de dimension internationale sur la façade atlantique !

Le budget de la mer ne traduit donc qu'imparfaitement l'importance de ces enjeux. Certes, le projet qui nous est présenté subit une inflexion positive, avec une augmentation de 12 p. 100 par rapport à 1994. C'est tout à votre honneur. Mais cette appréciation est, il est vrai, à nuancer.

La subvention de l'Etat à l'ENIM représente près des trois quarts de ce budget. En raison des mesures d'allègement des charges sociales, cette dotation progresse de 11 p. 100. C'est un point très positif à mettre à votre crédit, monsieur le ministre. J'y reviendrai.

Il en résulte cependant que, hors ENIM, le budget s'inscrit en simple reconduction par rapport à l'année dernière. Dans un contexte général de limitation des

dépenses publiques, c'est en soi un aspect favorable, mais vous avouerez avec moi qu'il est insuffisant pour concrétiser les ambitions qui devraient être les nôtres.

Entre 1984 et 1994, le tonnage de la flotte sous pavillon national a été divisé par trois. Le nombre de marins a été réduit de moitié. La flotte française, qui représentait 9,7 p. 100 du tonnage européen, ne compte plus que pour 6,6 p. 100 de ce dernier et pour 0,6 p. 100 de la flotte mondiale. Nous possédions alors 350 bateaux; nous n'en avons plus que 210 en 1994. En 1976, les armateurs français avaient en commande 96 navires. On en recensait seulement 12 en janvier 1994. La conséquence de cette dégringolade est connue: la marine marchande française est passée du cinquième rang mondial au vingt-huitième.

Et pourtant - est-il nécessaire de rappeler cette évidence? - aucune grande nation économique du monde ne peut se passer de la maîtrise du transport maritime. Nous le voyons aujourd'hui avec les Etats-Unis et le Japon, qui s'orientent vers la constitution de groupes intégrés contrôlant l'ensemble de la chaîne de transport, depuis la construction du navire jusqu'à la fourniture de la cargaison. Qu'advient-il si nous renonçons à notre marine marchande au moment même où le transport prend une part croissante dans le prix de revient des produits? Qu'en sera-t-il de la sécurité de nos approvisionnements et de la compétitivité de notre commerce extérieur? Le maintien de l'activité de notre flotte de commerce se justifie donc pleinement, outre le fait qu'elle représente encore 9 000 emplois de navigants et 10 000 de sédentaires.

A l'évidence, la volonté de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour maintenir sa pérennité existe. J'en vois tout d'abord la preuve dans la progression de 17 p. 100 des crédits prévus en faveur de la flotte de commerce.

Mais surtout, les mesures d'allègement des charges sociales tout à fait positives qui ont été adoptées en 1993 permettent de rendre plus compétitif l'armement sous pavillon national et de protéger l'emploi des navigants français.

Nous sommes condamnés à poursuivre cet effort si nous voulons nous aligner sur nos concurrents, et il faudra aller vers un allègement à 100 p. 100.

En l'état actuel, même si l'on a l'espoir et la volonté que cela soit différent à l'avenir, le nombre de navigants français embarqués sur les bateaux, que ce soit sous pavillon national ou sous régime TAAF, est tel que l'effet sur notre flotte serait considérable alors même que la dépense à inscrire au budget ne serait pas énorme.

D'autres dispositions devraient cependant être étudiées pour permettre à notre flotte d'améliorer sa compétitivité. Je pense notamment au régime des quirats, qui a donné de très bons résultats dans certains pays, en particulier scandinaves, mais qui, dans l'état actuel de la législation, est en France totalement inefficace et qui, compte tenu de certains amendements adoptés par la commission des finances, risque de le devenir encore plus. Il est indispensable de définir, dès cette année, un dispositif plus attractif sur le plan fiscal qui permettrait au secteur maritime de faire face aux besoins de renouvellement des navires grâce à des capitaux moins coûteux.

Cela présenterait deux avantages.

Le premier serait d'introduire plus d'investisseurs privés dans un secteur où le nombre d'opérateurs est limité et où l'aide de l'Etat est, par voie de conséquence, fréquemment réclamée.

Le second serait que pourrait ainsi se développer une flotte de cabotage, à laquelle tant l'économie que l'écologie promettent un grand avenir.

Je compte sur votre aide, monsieur le ministre, pour convaincre votre collègue ministre du budget d'accepter l'amendement que je déposerai, en ce sens, la semaine prochaine.

M. Michel Bouvard. C'est fou ce que le ministre du budget devra accepter comme amendements! (*Sourires.*)

Mme Elisabeth Hubert, rapporteur spécial. J'évoquerai enfin la situation très préoccupante de la Compagnie générale maritime, dont les pertes attendues pour 1994 sont évaluées à 450 millions de francs. Il vient tout à la fois d'être décidé d'abandonner la ligne d'Extrême-Orient et de porter la dotation de l'Etat à 1 650 millions de francs.

Les causes de la situation actuelle de la CGM sont anciennes et multiples. Je les ai évoquées dans mon rapport écrit - je n'y reviendrai pas.

Néanmoins, on ne peut négliger les conséquences actuelles de l'abandon de cette ligne, réduisant comme une peau de chagrin l'activité de la compagnie et posant, à terme, la question de sa viabilité. En outre, les effets induits sur l'emploi dans les secteurs environnant le transport maritime ne sont pas négligeables et risquent fort de voir certaines de ces activités se déplacer là où le commerce avec l'Asie se poursuivra.

J'en viens maintenant à la filière portuaire. Elle répond, à elle seule, aux grands enjeux que je citais au début de mon propos: place dans l'économie nationale, politique d'aménagement du territoire.

En matière d'activité, les ports engendrent, directement ou indirectement, 300 000 emplois.

En constituant des pôles d'activité importants et des zones d'influence économique forte, leur développement peut permettre de contribuer au désenclavement non seulement des régions côtières, mais aussi des zones intermédiaires situées entre le littoral et les lieux de production.

On sait que plus de la moitié du commerce extérieur français en tonnage et plus du quart en valeur est achevé en utilisant les services d'un port maritime.

L'autout que constitue la filière portuaire doit non seulement être préservé, mais également développé.

Si une volonté politique forte ne se manifeste pas avec encore plus d'ampleur que celle que nous connaissons depuis dix-huit mois, le déclin de nos ports se poursuivra. En effet, la concurrence sévère à laquelle nous sommes confrontés avec les autres ports européens nous oblige à reconquérir des parts de marché et, pour cela, à avancer à marche forcée.

Certaines mesures positives allant dans ce sens - et c'est là, aussi, à porter à votre crédit, monsieur le ministre - ont été prises depuis dix-huit mois.

Ainsi, la poursuite de la mise en place de la réforme de la manutention portuaire est presque partout effective - malheureusement pas à Marseille - et la manière dont elle s'effectue est le signe que les partenaires économiques et sociaux de ce secteur ont pris conscience de la nécessité d'œuvrer en commun à la modernisation de la filière. On ne peut dès lors que déplorer la situation de Marseille, où, pourtant, le coût du plan «dockers» a été de 50 p. 100 supérieur à celui de Nantes - Saint-Nazaire, de Dunkerque ou de Rouen.

J'évoquerai également les dispositions concernant la domanialité portuaire contenues dans la loi du 25 juillet 1994. Elles devraient permettre de lever les réticences

de certains investisseurs et, par là même, contribuer au développement de l'emploi et à la modernisation des équipements.

Dans ce contexte, le rôle de l'Etat est primordial pour maintenir et développer la fonction première des ports : accueillir et recevoir les navires. En effet, pour les ports autonomes, il doit supporter les frais d'entretien et d'exploitation des ouvrages d'accès, notamment les dragages, et participer aux travaux d'extension ou de renouvellement des infrastructures. Pour la première fois depuis 1989, les dotations en fonctionnement inscrites au chapitre 44-34 sont en légère hausse. Je me réjouis de cette décision. Mais j'espère que sa portée n'en sera pas relativisée par des annulations de crédits, comme ce fut le cas en 1994 pour un montant de 15 millions de francs.

Cela est d'autant plus grave que de la profondeur des chenaux dépend, pour une part, la compétitivité de nos ports. Quand on sait que nos principaux concurrents belges ou hollandais voient leurs dépenses en la matière totalement prises en charge par leurs Etats respectifs, on mesure le chemin qu'il nous reste à parcourir pour voir l'Etat français être aussi attentif que ses voisins à la situation de ses ports. On le comprend d'autant mieux que cet effort a baissé, entre 1990 et 1994, de 75 millions de francs - l'amélioration de la productivité n'expliquant pas, à elle seule, cette tendance -, pour croître de nouveau, c'est vrai, en 1995. Il importe donc d'accentuer de façon significative au cours des toutes prochaines années la progression de ce chapitre.

Je terminerai mon intervention en déplorant à nouveau la réduction de la subvention à la Société nationale de sauvetage en mer - cela devient une habitude, je le sais -, dont chacun reconnaît l'irremplaçable efficacité, mais en connaît aussi les difficultés, tant d'ordre matériel que d'ordre budgétaire. Il n'est pas admissible, année après année, projet de budget après projet de budget, de remettre en cause ses moyens. On peut penser que, bien sûr, comme chaque année, ces crédits se sont abondés au cours de la discussion budgétaire. Cependant, je ne peux que déplorer cette manière de procéder, qui n'est de bonne méthode ni vis-à-vis du Parlement ni à l'égard de tous ceux, moins rompus aux subtilités de la négociation budgétaire, qui consacrent bénévolement leurs forces et leur énergie au sauvetage en mer et qui comprennent mal cette pseudo-remise en question des aides qui leur sont allouées. Il convient de donner à la SNSM dès le projet de budget les moyens dont elle a besoin pour fonctionner normalement et assurer le renouvellement de son matériel.

Dans ce contexte de maîtrise significative de la progression des dépenses publiques, le maintien des moyens du budget de la mer hors ENIM constitue un effort certain de l'Etat en faveur de l'économie maritime. C'est pourquoi la commission des finances vous propose, mes chers collègues, d'adopter ces crédits.

Je tiens cependant à souligner la nécessité de déterminer, en liaison avec les professionnels, les éléments d'une véritable politique globale de la mer, ainsi que des perspectives d'avenir. Cette ambition implique que l'Etat assume pleinement ses responsabilités, lève les incertitudes qui subsistent encore sur ses engagements et ait la volonté d'infléchir la réglementation communautaire, dont l'objet se limite trop souvent à la mise en œuvre d'une stricte politique de concurrence entre Européens,...

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Absolument !

Mme Elisabeth Hubert, rapporteur spécial. ... alors que la compétition est mondiale. L'enjeu, nous devons en avoir conscience, en est le maintien de la France au rang

de puissance maritime indépendante. (*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. 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 ministre, vous avez été jusqu'à présent fort complimenté. Je crains de devoir rompre cette belle harmonie.

La présentation des crédits du budget du transport aérien et du budget annexe de l'aviation civile est l'occasion pour la représentation nationale d'être informée des problèmes que traverse la filière aéronautique française.

La prévision d'une reprise des bénéfices pour les compagnies aériennes membres de l'IATA ne peut masquer le fait que la crise a été dramatique pour des dizaines de milliers de salariés. Avec le libéralisme sans frein que nous connaissons, quel désastre social quand on sait que, depuis 1991, 80 000 emplois ont été supprimés dans l'industrie aéronautique aux Etats-Unis et près de 40 000 en Europe !

M. Michel Bouvard. Ce sont les ravages de la politique de Delors à Bruxelles !

M. François Asensi, rapporteur pour avis. Malgré la reprise du trafic international en 1993, la crise du transport aérien conserve encore toute son acuité et les compagnies européennes subissent toujours des pertes financières considérables.

Tous ces problèmes, monsieur le ministre, sont le résultat de ce que l'on appelle la déréglementation du transport aérien. Engagée aux Etats-Unis, elle a conduit à une crise de surcapacité, à une guerre des tarifs et à la faillite d'entreprises.

Des compagnies aussi prestigieuses que Pan Am ont vu leurs ailes coupées dans la véritable jungle qu'est devenu le marché concurrentiel américain. Ce symbole de l'aéronautique mondiale est devenu l'incarnation de la déréglementation.

Ainsi, les Etats-Unis ont réussi à nous exporter un modèle qui, pourtant, n'est pas le nôtre et n'est pas conforme à notre tradition de service public. Aujourd'hui, les compagnies aériennes européennes sont toujours confrontées à un problème de surcapacité, qui alimente des guerres tarifaires suicidaires. Même si la demande augmente, elle n'est pas suffisante pour compenser la baisse de la recette unitaire.

Il faut rappeler que la libéralisation du ciel européen s'est réalisée de façon brutale et anarchique. Le troisième « paquet » s'est traduit par une augmentation des fréquences sur de nombreuses lignes. Cette concurrence exacerbée provoque des effets dévastateurs et s'exerce dans des conditions intolérables. En effet, aucune mesure d'harmonisation n'a encore été prise en ce qui concerne le montant des charges sociales et le niveau de la protection sociale en Europe. C'est l'une des raisons pour lesquelles British Airways annonce des résultats positifs. On comprend pourquoi les Britanniques se sentent exonérés de toute dimension sociale au niveau européen et n'ont pas accepté le mini-violet social du traité de Maastricht.

Ce libéralisme sauvage s'appuie donc sur des inégalités flagrantes entre les compagnies aériennes européennes quant à leurs coûts d'exploitation et favorise celles qui pratiquent ce que j'appelle le « moins-disant social ». Je

pense ici aux compagnies de troisième niveau, dont vous seriez bien inspiré, monsieur le ministre, de contrôler plus étroitement les pratiques sociales.

Ainsi, faute d'unité, l'Europe résiste mal à la surpuissance américaine. Je déplore l'absence d'une véritable politique commune du transport aérien au niveau européen. Sans cette politique, l'Europe peut-elle négocier avec les Etats-Unis, qui disposent de tout un arsenal juridique pour réglementer le secteur stratégique de l'aérien ?

Cette overdose de libéralisme est particulièrement funeste pour l'avenir de l'ensemble de la filière aéronautique. Et vous verrez, monsieur le ministre, qu'on n'a pas fini de constater les effets dévastateurs de la déréglementation.

La compagnie Air France, porte-drapeau de notre pays à l'étranger, dont le savoir-faire est unanimement reconnu par les professionnels de l'aéronautique mondiale, est frappée par cette politique libérale et est en crise. L'année 1993 a été pour elle la plus sombre de son histoire. Certes, elle s'est efforcée de relancer le trafic de passagers, mais au prix d'une dégradation de la recette unitaire. Et la réorganisation de la compagnie ne se réalise pas sans problèmes. Les syndicats que j'ai rencontrés dans le cadre de la préparation de mon rapport pour avis se sont montrés très inquiets. Les personnels ne le sont pas moins.

Quant à la recapitalisation, elle se fait attendre. A moins que vous n'ayez des informations à nous communiquer aujourd'hui !

Sur les 10 milliards de francs de la première tranche, seulement 1,5 milliard de francs ont été versés en octobre. Et savez-vous, monsieur le ministre, que ce retard coûte 50 millions de francs par mois de frais financiers à la compagnie Air France ?

Dès le mois d'août, la Commission de Bruxelles s'est empressée de « cadrer » la compagnie en lui imposant des règles très strictes.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Non !

M. François Asensi, rapporteur pour avis. Cette attitude de la Commission, que je trouve déplorable, entrave le développement d'Air France au sein de l'Union européenne.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Non !

M. François Asensi, rapporteur pour avis. Cette façon de procéder engage la compagnie dans un processus irréversible de privatisation, auquel vous devez impérativement vous opposer. Pouvez-vous, monsieur le ministre, vous engager devant la représentation nationale à ne pas privatiser Air France ?

M. Dominique Bussereau. Surtout pas !

M. François Asensi, rapporteur pour avis. De même, l'avenir d'Air Inter reste problématique et incertain. En 1997, l'exploitation des lignes intérieures sera totalement libéralisée. Parallèlement, la compagnie sera confrontée à la concurrence sur les lignes domestiques les plus rentables.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Il fallait l'y préparer !

M. François Asensi, rapporteur pour avis. Je crains que le regroupement des activités Europe Air France et Air Inter ne provoque l'éclatement d'une compagnie spécialisée sur le trafic domestique pour obtenir finalement des résultats aléatoires sur le trafic international. L'ouverture

des lignes intérieures à la concurrence va tout simplement précipiter la destruction du réseau intérieur, qui faisait la raison d'être d'Air Inter. Alors que la Commission de Bruxelles vous avait enjoint d'accélérer la politique de libéralisation, l'initiative que vous avez prise consistant à retarder de deux mois l'accès à la concurrence sur Orly-Marseille et Orly-Toulouse était, vous le savez, sans lendemain. Votre cause était perdue d'avance !

Même si votre conception de la concurrence n'est pas trop éloignée de celle des gouvernements précédents, il serait incongru, de ma part, de vous faire porter la responsabilité des négociations qui ont eu lieu avant votre arrivée au Gouvernement.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Les négociations de l'époque répondaient au contraire à une conception fort éloignée de la nôtre !

M. François Asensi, rapporteur pour avis. En termes de chiffre d'affaires, monsieur le ministre, la « multidésignation » représenterait un manque à gagner de 1,6 milliard de francs.

Dans cette perspective, Air Inter ne sera-t-elle pas tentée de faire des coupes sombres dans les effectifs ?

Par ailleurs, la libéralisation du ciel fait voler en éclats le système de péréquation tarifaire, avec le risque de fermeture de lignes structurellement déficitaires. Je déplore la disparition de ce système, qui permettait à Air Inter d'assurer sa mission d'aménagement du territoire. Le système permettait d'offrir à chacun des usagers des conditions d'accès comparables.

M. Michel Bouvard. C'est la politique de Delors qui en est la cause ! Vous allez pourtant le soutenir !

M. François Asensi, rapporteur pour avis. Le projet de loi de finances pour 1995 prévoit la création d'un fonds de péréquation du transport aérien sous la forme d'un compte d'affectation spéciale. Les recettes de ce fonds proviennent d'une taxe de quatre francs par passager acquittée par les compagnies aériennes.

Monsieur le ministre, ce n'est pas à l'usager de payer le coût de la destruction du réseau. Il appartient à l'Etat d'assurer la pérennité du service public !

De plus, je redoute que la procédure d'appel d'offres n'aboutisse à favoriser le « moins-disant » en matière sociale et en matière de sécurité. Les compagnies de troisième niveau qui auront comprimé au maximum les coûts salariaux pourront se positionner et finalement remporter la mise. Est-ce bien satisfaisant, monsieur le ministre ? Je ne doute pas que vous nous apportiez des réponses précises sur ce point.

De toute façon, les aides reçues par Air Inter ne pourront pas compenser les pertes de parts de marché sur le réseau domestique.

Quant à la situation de la construction aéronautique, elle reste préoccupante. Elle subit, bien entendu, par ricochet, le contrecoup de la mauvaise santé du transport aérien. La situation est d'autant plus grave que l'Etat fait preuve de légèreté en se désengageant financièrement.

Pourtant, monsieur le ministre, les estimations augurent un avenir plutôt prometteur pour l'industrie aéronautique française et européenne. Mais, si vous continuez sur cette voie, l'horizon risque de s'assombrir, et notre place de se trouver réduite dans le consortium Airbus.

Je considère, monsieur le ministre, que votre projet de budget pour 1995 est totalement inadapté aux enjeux. En effet, il consacre le passage du système des avances remboursables à celui des aides indirectes. Mais que faites-

vous de l'accord de 1992 ? Il faudrait l'appliquer complètement, même s'il est vrai que nous l'avons signé dans des conditions de contrainte vis-à-vis des Etats-Unis.

Tout indique clairement que vous ne souhaitez plus soutenir, comme c'était le cas par le passé, l'industrie aéronautique nationale. Votre projet de budget ne prévoit pas d'avances remboursables pour de nouveaux programmes et le montant des crédits de recherche est inférieur à ce qui est autorisé.

Ce manque de soutien est d'autant plus regrettable que de nouveaux projets sont à l'étude, en particulier pour le développement d'un gros porteur capable de concurrencer le Boeing 747. Allons-nous perdre ce marché des « gros porteurs » et finalement nous faire distancer une fois pour toutes par Boeing, comme c'est le cas pour le projet d'avion supersonique de deuxième génération capable de relier Paris à Tokyo en moins de six heures ?

Les Etats-Unis souhaitent reprendre la suprématie aéronautique commerciale détenue par les Européens grâce à Concorde. Faute d'une politique affirmée au niveau européen, nous risquons de laisser passer la chance qui nous est offerte.

En ce qui concerne le budget annexe de l'aviation civile, la baisse des subventions de l'Etat ne paraît pas justifiée. Avec 260 millions de francs, le Gouvernement consacre moins de crédits aux transports aériens qu'aux opéras de Paris ! Le budget reste financé à 90 p. 100 par les compagnies aériennes.

D'une façon générale, votre projet de budget est révélateur de votre volonté de maintenir le cap sur vos orientations néolibérales.

Je regrette vivement que la commission de la production et des échanges n'ait pas suivi ma proposition qui était d'émettre un avis défavorable. (*Rires sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*) En votant les crédits que vous proposez, monsieur le ministre, elle a émis un avis en conformité avec celui de la majorité du Gouvernement qu'elle soutient. Mais le contraire eût été surprenant !

Toutefois, dans un esprit constructif, permettez-moi d'avancer sur deux pistes de réflexion, à mes yeux, fondamentales.

En France, nous avons une culture de service public. Toute organisation future de la société française devrait impérativement la pérenniser, car il s'agit là d'un principe républicain, véritable socle d'une démocratie.

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

M. François Asensi, rapporteur pour avis. Cette culture n'est pas propre à la France. En tout état de cause, elle est exportable parce qu'elle est universelle. A cet égard, l'Europe se doit de définir une politique de service public pour assurer l'égalité des chances entre tous les citoyens européens.

M. Michel Bouvard. Delors doit savoir de quoi il s'agit !

M. François Asensi, rapporteur pour avis. Cela passe par une base commune de finalités sociales et de règles publiques de solidarité entre les peuples européens.

Monsieur le ministre, allez-vous mettre cette question du service public au cœur de vos initiatives lorsque vous assurerez la présidence du conseil des ministres des transports, le premier semestre 1995 ? Il y a urgence pour le service public et pour l'harmonisation sociale.

La France et l'Europe, dans cet esprit et sans pour autant se replier sur elles-mêmes, doivent aujourd'hui impérativement protéger l'emploi et notre niveau de vie, lesquels résultent du degré de développement de nos sociétés. Si nous voulons empêcher la délocalisation des emplois dans un domaine aussi essentiel que la filière aéronautique, des règlements français et communautaires complémentaires doivent être promulgués sur le plan social. Sinon, demain, parce que la main-d'œuvre est moins chère dans le Sud-Est asiatique, la maintenance industrielle des avions se fera à Séoul, l'informatique en Inde et les personnels seront recrutés dans les pays où le coût de la main-d'œuvre est bon marché.

N'est-il pas souhaitable et nécessaire qu'un moratoire mette fin à cette politique de déréglementation sauvage et que le Gouvernement s'engage à refuser toute politique de ciel ouvert avec les Etats-Unis ? L'organisation de l'espace aérien européen est plus que jamais à l'ordre du jour pour servir des finalités telles que le désenclavement des régions isolées, la création et la promotion de relations directes entre régions européennes et, enfin, la démocratisation du transport aérien.

En réalité, les orientations budgétaires sur des sujets aussi graves que la filière aéronautique mettent en jeu le type de société qu'il faut à la France afin qu'elle puisse conjuguer en toutes circonstances un type de développement conforme avec le progrès social.

Il faut également défendre avec une volonté farouche notre industrie aéronautique en débloquent des crédits supplémentaires.

Enfin, n'oublions jamais que les aéroports parisiens constituent en ces temps de crise une activité économique créatrice d'emplois. Je pense là au développement de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

J'aurais aimé, monsieur le ministre, émettre un avis favorable sur votre budget car je considère que l'intérêt général doit transcender les idéologies et les joutes politiques. Hélas, vos orientations prolongent des choix politiques, sociaux et culturels que je ne partage pas. C'est pourquoi j'avais demandé à la commission d'émettre une opinion défavorable. Elle ne m'a pas suivi, et c'est dommage. Vous avez donc son soutien. Mais les doutes et les interrogations subsistent dans les esprits. Avez-vous la force de conviction pour les dissiper ? J'en doute. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis. Dans le contexte économique et financier actuel, qui reste difficile malgré la reprise, votre budget, monsieur le ministre, est un bon budget. Grâce à celui-ci, l'équipement du pays en matière de transports bénéficiera d'un sérieux coup de pouce. Quant à l'activité économique, elle profitera d'une relance qui prolongera celle qu'avait permise le plan de relance de 1993.

Il est vrai que cette volonté, qu'il faut saluer, s'accompagne de la mobilisation de ressources nouvelles qui sont notamment incluses dans le nouveau fonds d'investissement des transports terrestres et fluviaux.

La création de ce fonds est particulièrement bénéfique pour les routes, dont les crédits auraient sensiblement diminué par rapport à 1994, sans les 650 millions provenant de cette nouvelle ressource. De même, l'apport de un milliard d'Autoroutes de France est bénéfique, encore que l'on puisse se poser la question de la pérennité de cette ressource et, par conséquent, s'interroger sur l'op-

opportunité de repenser les règles de péréquation entre les sociétés d'autoroute afin de la maintenir, puisque les trois sociétés qui ont aujourd'hui remboursé leurs emprunts vont sortir du système.

Les contrats de plan Etat-région pour les routes nationales et les voies rapides avaient déjà pris du retard dès la première année d'application avec le budget 1994, et ce n'est que grâce au collectif de 1994, qui complétera le budget des routes pour 1995, que l'on retrouvera peu ou prou un niveau normal avec cinq milliards, niveau qu'il faudra maintenir, monsieur le ministre, faute de quoi nous prendrons à nouveau du retard.

Mais si les contrats de plan mobilisent les régions pour la plupart de nos routes nationales, certains départements sont mobilisés financièrement par les régions. Ainsi, des départements comme le mien, la Haute-Marne, en Champagne-Ardenne, financent les routes nationales au détriment des routes départementales. L'argent versé à l'un ne l'est pas à l'autre, c'est évident ! Les contrats de plan sont ainsi devenus des mécanismes de distorsion entre les régions ou les départements qui peuvent assumer ces charges nouvelles - les plus aisés - et ceux qui ne le peuvent pas.

Développer et améliorer notre réseau routier et autoroutier est une nécessité que personne ne conteste. A cet égard, la décision du Gouvernement d'achever dans les dix ans le schéma directeur autoroutier, en y consacrant dix-huit milliards durant cette période, est très importante.

Pour autant, j'espère que les routes nationales ne vont pas, pour certaines d'entre elles, être transférées vers les collectivités. J'aimerais que, sur ce point, monsieur le ministre, vous nous donniez les assurances que vous ne nous avez pas fournies en commission. J'espère que l'Etat gardera les routes nationales, même s'il les fait financer un peu par les régions, voire beaucoup par les départements. Mais, même si le réseau routier et autoroutier se développe, il va falloir l'exploiter avec le double objectif d'alléger les itinéraires ordinairement les plus chargés et, par là même, d'irriguer d'autres itinéraires, donc d'autres régions.

La gestion et l'exploitation du réseau routier et autoroutier sera décisive pour demain. En effet, quand on lit le rapport « Transports 2010 » élaboré par le Commissariat du Plan dans la perspective du XI^e Plan, on y découvre que, durant les quinze prochaines années, l'accroissement du trafic sera de 75 p. 100 pour les transports interurbains de voyageurs et de 50 p. 100 pour les marchandises.

En l'état actuel des choses, et malgré les promesses du TGV, on ne voit pour l'instant que la route ou l'autoroute pour accueillir ces nouveaux trafics, alors que la congestion du réseau ne va pas s'améliorer malgré les efforts réalisés ou prévus.

Je ne parlerai pas de la sécurité routière, question que j'aurai l'occasion d'aborder le 17 novembre prochain, lors de l'examen du projet de loi sur la sécurité et la modernisation des transports.

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Ça va être sportif !

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis. De surcroît, avec un tel rythme du développement du trafic, il n'y aura pas de solution, même si des efforts considérables sont faits pour les routes et autoroutes, si, parallèlement, on ne mène pas avec vigueur une politique des transports publics pour les personnes et intermodale pour les marchandises.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis. Dans perspective, la SNCF a un rôle à jouer.

La « marche forcée » au TGV est une bonne solution, encore que les relations avec Air Inter vont inéluctablement en souffrir. Le TGV est une « fuite en avant » que l'on ne peut arrêter ! Voilà pour la SNCF et ses agents un grand chantier porteur d'avenir et d'espérance, tout le monde l'admet. Mais à la condition que cela n'ait pas des conséquences redoutables sur l'aménagement du territoire, c'est-à-dire, en clair, que les « grandes lignes » qui irriguent notre territoire ne fassent pas les frais de cette politique d'avant-garde.

Le réseau « grandes lignes », nous dit-on, doit se transformer avec pour objectif de rabattre le trafic sur les TGV. Mais à cela, il y a deux conditions qui, quand on y regarde de près, sont deux objections.

Premièrement, il faut que le rabattement en vaille la peine sur le plan du gain de temps et sur celui du prix du billet pour l'usager, et que l'on ne se trouve pas dans un rayon de 200 à 300 kilomètres de Paris ou d'une grande agglomération. De ce point de vue, je peux citer un exemple précis : la ligne Paris-Bâle, qui se trouve hors TGV, est à mon avis hors rabattement, hormis les villes de Bâle, Mulhouse et Belfort.

Deuxièmement, il ne saurait être question, sauf à en discuter sérieusement, que, sous prétexte de rabattement, l'on se mette à tronçonner des grandes lignes qui relèvent d'une convention entre l'Etat et la SNCF, pour en faire des relations régionales ou interrégionales dans lesquelles les régions, les départements et les villes seraient bien entendu impliqués financièrement.

Autrement dit, pour éviter de lourds transferts de charges de l'Etat sur les collectivités locales, il faut que la convention Etat-SNCF sur les grandes lignes soit signée au plus vite et préalablement à toute restructuration ou réaménagement, faute de quoi, les régions, les départements et les collectivités locales en seraient encore pour leurs frais. Pouvez-vous, monsieur le ministre, prendre cet engagement, puisque cela va dans le sens de l'aménagement du territoire et d'une certaine protection financière des collectivités locales, auxquels le Gouvernement m'a toujours semblé attaché ?

Le transport ferroviaire de marchandises reste en situation difficile, puisque 70 p. 100 du trafic sont assurés par la route. Les solutions envisagées inquiètent, car nous continuons à entendre parler de suppression des transports par wagons isolés, qui représentent pourtant encore 50 p. 100 du fret marchandises de la SNCF. Cela signifierait la suppression de la plupart des gares de marchandises, beaucoup moins de présence ferroviaire dans nos zones rurales, et surtout beaucoup plus de camions sur les routes. Or, à force de réduire sa présence, on risque de finir un jour où l'autre par ne plus exister. Monsieur le ministre, il faut résister à cette tendance et ne pas baisser les bras. Pouvez-vous nous en assurer ?

Une des solutions est et reste le transport intermodal, autrement dit le combiné rail-route. On en parle depuis des décennies, sans jusqu'à présent l'impression qu'il s'agit d'une réalité concrète, sinon voulue. Ce budget en fait une vraie priorité grâce aux crédits du fonds d'investissements des transports terrestres et fluviaux. Encore faut-il savoir quelle option a été retenue, car les crédits ne sont pas extensibles ! Ces options sont au nombre de deux et leurs effets sur l'aménagement du territoire ne sont pas les mêmes.

Veut-on renforcer les plates-formes d'échange de trafic rail-route et en créer de nouvelles dans l'objectif d'un véritable maillage couvrant l'ensemble du territoire ?

Ou bien l'objectif est-il de concentrer le trafic, comme je l'ai lu dans certains documents, sur deux, trois ou quatre très grands chantiers de transbordement, au risque de reconcentrer à nouveau tout le trafic sur quelques points privilégiés ? A l'heure où l'activité économique se développe à travers tout le territoire, on voit pas en quoi la SNCF pourrait y trouver un avantage.

L'une et l'autre options ne conduisent pas aux mêmes conséquences, d'où ma question, à laquelle je souhaite, monsieur le ministre, que vous répondiez demain.

Reste un problème auquel a fait allusion mon collègue Inchauspé : à travers ses filiales routières, la SNCF se fait concurrence à elle-même. De surcroît, il est démontré que les filiales routières entravent plutôt qu'elles ne le favorisent le développement du combiné rail-route - je n'ai pas le temps de le démontrer mais il serait bon d'avoir un échange sur cette question.

De toute façon, le transport ferroviaire reste en France une nécessité. Il est l'un des meilleurs du monde et il a trouvé un remarquable créneau de développement avec le TGV. Toutefois, il est coûteux pour l'usager et pour la collectivité : 37 milliards de compensations financières et 9 milliards de déficit en 1994, compte non tenu des subides qui viennent des collectivités locales à travers les contrats de plan.

Dès lors, monsieur le ministre - c'est la question de fond - comment, dans le même temps, maintenir, adapter et moderniser le chemin de fer en France, ce qui est une nécessité pour éviter l'asphyxie du réseau routier et autoroutier principal, et mettre un terme au développement des concours financiers ? Je n'ose pas parler de les réduire.

La mission d'enquête sur la situation de la SNCF, qu'évoquera certainement Dominique Bussereau dans un instant et à laquelle j'ai participé, a esquissé des solutions qui, je l'espère, pourront vous être utiles, en 1995, pour négocier le prochain contrat de plan Etat-SNCF. En tout cas, voilà une quadrature du cercle que ce contrat devra chercher à résoudre.

Je parlerai peu du transport routier car, les longues et intenses discussions qui ont eu lieu au sein d'un groupe de travail du Commissariat du Plan, créé au cours de l'été 1993, ont débouché sur des propositions intéressantes montrant notamment l'intérêt d'une concertation sérieuse. Au nom de la commission, je tiens à vous féliciter, monsieur le ministre, ainsi que tous vos fonctionnaires, d'avoir su mener à bien cette concertation avec le secteur du transport routier.

Ces propositions tournent autour de quatre axes : la formation et les conditions de travail, la qualité des entreprises, les règles de sécurité, la responsabilisation des partenaires du transport routier.

Ces axes devraient constituer l'armature d'un contrat de progrès contribuant à un développement mieux maîtrisé du transport routier alors que celui-ci a continué, surtout à la faveur de la crise récente, à gagner des parts de marché sur le chemin de fer sans pour autant mieux se porter, bien au contraire.

Le décontingement des capacités de transport ainsi que la libéralisation de la tarification doivent nécessairement déboucher sur une concurrence maîtrisée. Le contrat de progrès qui s'esquisse va à cet égard dans le bon sens.

Il faut toujours respecter ses engagements - surtout en politique. (*Sourires.*) Il convient donc de féliciter le Gouvernement d'avoir tenu celui de maintenir à francs constants le prix du gazole pour 1995. C'est un bon élément, tout au moins sur le plan psychologique, pour que le contrat de progrès puisse un jour ou l'autre être signé.

Pour ce qui est du transport fluvial, il est le parent pauvre du transport : les voies à grand gabarit ne sont pas en continuité avec le réseau européen à grand gabarit ; le réseau Freycinet est en déshérence et insuffisamment entretenu ; le mode d'exploitation est vieillot - certes, le « tour de rôle », véritable instrument de contre-productivité, a été supprimé, mais les effets ne se feront sentir que progressivement, et la mesure arrive peut-être un peu tard.

Les liaisons à grand gabarit Rhin-Rhône, Seine-Nord mais aussi Seine-Est sont plus que jamais une nécessité. Toutefois, le coût de telles réalisations est très impressionnant : 70 milliards, dont 17 milliards pour la seule liaison Rhin-Rhône.

Le Gouvernement a « relancé » la décision de réaliser au plus vite la liaison Rhin-Rhône - ou plutôt Rhin-Saône -, décision prise en 1976, c'est-à-dire il y a près de vingt ans ! Ce geste est heureux : espérons que moins de vingt années seront nécessaires pour réaliser enfin cette liaison !

Il est bon que le financement de la liaison Rhin-Rhône, soit 17 milliards, ne soit pas assuré, ou très peu, par le fonds d'investissement des transports terrestres et fluviaux ; l'essentiel de ce financement sera opéré par une ressource nouvelle provenant d'un établissement qui sera créé sur le modèle de la CNR.

Il faut faire un effort, monsieur le ministre, sinon nos canaux, notamment les canaux Freycinet qui sont parfois si utiles, y compris à la navigation de plaisance, ne feront plus partie que du paysage, un paysage qui, un jour, les engloutira comme la forêt tropicale a englouti les temples mayas !

A propos du fonds d'investissement des transports terrestres et fluviaux, je voudrais vous poser une question qui me paraît essentielle, monsieur le ministre, et j'attends que vous y répondiez.

Ce fonds, né dans le budget pour 1995, est issu, il est bon de le rappeler, de l'article 15 du projet de loi sur le développement et l'aménagement du territoire. En fait, cet article prévoit deux fonds qui, comme je l'indique dans mon rapport écrit, ne forment dans ce budget qu'un seul compte d'affectation spéciale.

Cela dit, l'aménagement du territoire ne consiste pas à traiter tout le territoire de la même façon, faute de quoi on maintient, voire on accroît, les déséquilibres et les disparités. Dès lors, monsieur le ministre, en quoi et comment ce fonds participera-t-il à un rééquilibrage du territoire ? Autrement dit, s'agira-t-il d'un saupoudrage ou, au contraire, d'actions significatives au profit de régions, départements ou secteurs géographiques en difficulté ou en perdition ?

Le fonds d'investissement va-t-il leur réserver une part significative, notamment pour ce qui concerne le réseau routier ? Il existe des secteurs qui ont besoin de routes nationales mais qui ne peuvent pas les financer, je le répète.

J'ai déjà parlé « des grandes lignes » SNCF et n'y reviendrai pas. Il y a des cas où le fonds devrait intervenir pour éviter soit le démantèlement soit le recours aux collectivités locales, qui n'ont pas à intervenir financièrement dans ce réseau national. J'espère que vous me répondrez demain sur ce point, d'autant plus que, sur les 2 milliards

du fonds d'investissements, 1 milliard est affecté. L'autre milliard est en cours d'affectation. Je souhaiterais donc que vous ne preniez pas votre décision demain matin et que nous ayons l'occasion d'en reparler.

Je terminerai mon intervention sur le transport maritime, sur lequel je serai bref puisque ma collègue Elisabeth Hubert en a parlé longuement...

Mme Elisabeth Hubert, rapporteur spécial. C'est très important !

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis. ... et de manière fort judicieuse. Il faut saluer l'effort réalisé dans le budget - les transports maritimes représentent plus de 12 p. 100 des crédits, encore que l'essentiel aille à l'ENIM, comme l'a relevé Mme Hubert.

Après l'adoption du statut des dockers, dont il convient d'achever la mise en application, et les textes importants sur la domanialité publique dans les zones portuaires, qui desserrent un carcan administratif qui était redoutable, les crédits de 1995 accompagnent de manière satisfaisante ces deux actions et renforcent le dispositif, tant sur le plan de la réduction des charges sociales, que sur celui de la sécurité maritime ou de la compétitivité de notre flotte de commerce, tout particulièrement à travers la recapitalisation de la Compagnie générale maritime.

Je formulerai cependant un regret rapide et un souhait très fort.

À mon regret, vous allez pouvoir répondre, comme vous y avez répondu l'an dernier.

La Société de sauvetage en mer, reconnue d'utilité publique et dont l'utilité ne peut être contestée, ne bénéficie que d'une subvention de 10,42 millions de francs, très inférieure en francs constants à celle de 1994. Il faudrait 2 millions de plus.

L'an dernier, monsieur le ministre, dans votre générosité à laquelle nous rendons hommage, vous aviez octroyé ces 2 millions. Nous comptons sur vous pour faire de même cette année, avant la fin de ce débat.

Mon souhait est qu'enfin nos grands ports ne soient pas seulement une façade maritime, mais qu'ils constituent aussi une ouverture sur le territoire français et européen. Encore faut-il qu'ils soient sérieusement désenclavés par le fer, la route et, surtout, par la voie d'eau. Marseille ou Le Havre-Rouen sans ouverture fluviale à grand gabarit resteront des ports un peu « borgnes ». Il faut leur rendre une vue complète.

Les questions que j'ai posées et les observations que j'ai faites sont naturelles, monsieur le ministre. Elles ne mettent pas en cause la qualité de votre budget des transports terrestres et maritimes, sur lequel la commission de la production et des échanges a donné un avis favorable, avis que je demande à notre assemblée de confirmer. (*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. Nous en venons maintenant aux orateurs inscrits.

La parole est à M. Régis Fauchoit, pour le groupe République et Liberté.

M. Régis Fauchoit. Monsieur le ministre, le groupe de travail parlementaire sur les ports, qui a été constitué à mon initiative, a poursuivi cette année son activité. Néanmoins, je veux vous faire part, du profond regret qu'ont formulé ses membres de ne pas avoir eu cette année l'occasion de vous rencontrer, alors même que vous avez accompli plusieurs actions en faveur de l'information des parlementaires, comme récemment à la commission de la production et des échanges, où j'étais présent.

Je le regrette d'autant plus que le bilan que je dois faire aujourd'hui sur l'année écoulée et sur les objectifs qui sont les vôtres en ce qui concerne les ports français est particulièrement critique.

L'année dernière, à cette même tribune, je vous rappelais combien notre façade maritime constituait un atout majeur qu'il fallait développer pour en tirer davantage profit. J'ai le regret de constater que la plupart des actions que vous avez initiées sont restées inachevées. C'est ce que je veux vous démontrer à travers divers exemples : le transport combiné, la réforme du statut des dockers et la modification du droit de propriété sur le domaine public.

Le développement du transport combiné vous est cher et j'en suis heureux. Allier la route, le rail et l'eau pour rendre plus efficaces nos axes de transport est en effet une nécessité absolue pour les années à venir.

M. Michel Bouvard. Très juste !

M. Régis Fauchoit. Cela permettra non seulement à plusieurs milliers de personnes de trouver un emploi - et nous savons combien cet élément est déterminant aujourd'hui - mais aussi à la France de mieux se défendre dans la concurrence internationale.

Il est quand même incroyable que des pays comme la Belgique, les Pays-Bas ou l'Allemagne, qui disposent d'une façade maritime réduite et ne comptent guère plus de ports que la région Nord-Pas-de-Calais, soient mieux équipés et plus performants en matière de transports combinés.

Il y a déjà plusieurs années que le dossier de liaison Seine-Nord reste au point mort. Je n'évoque même pas les conséquences qu'un tel développement aurait sur notre environnement et pour la sécurité. Rappelons juste qu'une péniche est l'équivalent de plusieurs dizaines de camions.

J'ai la naïveté, monsieur le ministre, d'espérer que l'accord que vous semblez avoir obtenu sur la liaison Rhin-Rhône avec EDF permettra de ne pas enterrer la liaison Seine-Nord, qui est indispensable au développement du transport combiné en France et qui l'autorisera à voir enfin le jour.

Mais pour que la France y trouve tout à fait son compte, il est essentiel de reconnaître que la liaison Seine-Nord passe impérativement par le développement de la liaison Lille-Dunkerque. Pour ne pas faire d'erreur, il faut qu'il y ait des infrastructures qui ne guident pas les utilisateurs potentiels directement vers Zeebrugge, Anvers ou Rotterdam, mais qui conduisent à un passage obligatoire par Dunkerque. Sinon, nous aurons tout faux !

Par ailleurs, la modernité ne doit pas se faire au détriment de moyens de transport plus traditionnels. Pour être tout à fait clair, je dirai que laisser périr le trafic transmanche sous prétexte de l'ouverture du tunnel sous la Manche est une erreur que nous risquons de payer très cher. En la matière, la complémentarité ne peut être que la seule voie à suivre !

Monsieur le ministre, la réforme de la manutention portuaire était nécessaire et, en tant qu'élu du port de Dunkerque, je ne peux que m'en féliciter. Certes, la question du statut n'est pas totalement réglée. Si, à Marseille, des problèmes existent, l'essentiel n'est malheureusement pas là.

Les conférences et les groupements de compagnies maritimes qui, je le rappelle, décident de la mise en place de lignes régulières, ne veulent pas aujourd'hui jouer le jeu pour développer les escales françaises et réduisent de fait à néant la portée de la réforme. Vous savez bien que

ce sont ces conférences et ces groupements qui font les prix de manutention et qui continuent à ne pas répercuter les bénéfices de la réforme sur les factures des chargeurs. Nos dockers ne voient pas le bénéfice de leurs sacrifices, ce qui est un élément fondamental de la situation.

Il est temps que les gouvernements imposent la transparence la plus totale des prix portuaires. La productivité gagnée par la réforme des dockers doit être répercutée sur les prix des compagnies maritimes.

Par ailleurs, la marine marchande connaît une situation particulièrement difficile. L'abandon dont elle est victime par les pouvoirs publics est proprement scandaleux et risque de mettre en péril tous les investissements que nous avons jusqu'à présent réalisés.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. De quel abandon parlez-vous ?

M. Régis Fauchoit. Dans le même sens, l'exonération des charges pour les marins, dont je vous remercie particulièrement car nous en avons bénéficié directement à Dunkerque, plus précisément dans ma ville, Loon-Plage - je pense aux marins de La Sally -, doit être poursuivie. Elle constitue un élément important pour la sauvegarde des emplois dans la marine française.

Enfin, vous avez également entrepris une réforme du domaine public, elle aussi nécessaire. Mais les investissements privés que devait favoriser une telle réforme sont toujours attendus. Il faut savoir qu'à Dunkerque nous ne disposons toujours pas de terminaux intégrés. Quant aux premières grues sur quai, nous ne devons pas les attendre avant dix-huit mois. D'ici là, de l'eau aura coulé sous les ponts.

Député d'un port ouvert sur le trafic transmanche, je ne peux achever mon intervention sans évoquer à mon tour la question de la sécurité en mer.

Cette année encore, la Société nationale de sauvetage en mer nous a alertés sur la poursuite du désengagement de l'Etat. Je souhaite ardemment que celle-ci puisse retrouver au moins le montant de ses subventions de 1993.

Mais la sécurité en mer, c'est aussi le maintien des phares et balises, dont la qualité doit être réaffirmée.

M. Michel Bouvard. Assurément !

M. Régis Fauchoit. A ce propos, j'appelle très sérieusement votre attention sur une affaire qui peut apparaître comme un gag : la tentative d'utilisation de bouées en aluminium doit être rapidement abandonnée.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Régis Fauchoit. Savez-vous qu'à Dunkerque, comme me semble-t-il jusqu'à Cherbourg, ces bouées coulent en raison des moules qui viennent s'y accrocher ? Si l'aluminium, que nous fabriquons d'ailleurs à Dunkerque, est effectivement un métal très léger, il n'est vraiment pas adapté aux moules qui s'y fixent.

Cela peut paraître un détail, monsieur le ministre, mais on ne peut lésiner avec la sécurité.

Monsieur le ministre, la France va connaître en 1995 des échéances majeures. Je souhaite que nos successeurs, voire les vôtres, puissent apprécier le travail que nous aurons fait d'ici là.

M. le président. La parole est à M. Dominique Bussereau.

M. Dominique Bussereau. Monsieur le ministre, le groupe de l'UDF sera favorable à votre budget pour une raison bien simple : vous menez en matière de transports

une véritable politique qui aborde les problèmes d'une manière intermodale. En effet, lorsqu'on prend une décision concernant le TGV, elle a des répercussions sur le trafic aérien, et inversement. Comme l'a rappelé Charles Fèvre, nous aurons d'ailleurs l'occasion, dans quelques jours, lors de l'examen de votre texte sur la sécurité et la modernisation des transports, d'étudier des dispositions qui concernent l'ensemble des modes de transport dans notre pays.

Je ferai quatre remarques.

La première portera sur les techniques routières ou autoroutières.

Mon collègue Eric Duboc et moi-même sommes bien placés pour savoir que vous avez su prendre des décisions qui étaient depuis longtemps souhaitées, concernant le Marais poitevin ou la région rochelaise, par exemple.

M. Eric Duboc. En effet !

M. Dominique Bussereau. Vous avez pris avec Michel Branier des décisions qui marqueront l'aménagement du territoire, comme l'avait fait le CIAT d'avril 1987, qui était à l'époque présidé par Pierre Méhaignerie...

M. François Rochebloine. Excellent ministre !

M. Dominique Bussereau. ... et qui avait pris des décisions importantes en matière autoroutière.

En ce qui concerne les voies navigables, le serpent de mer de la liaison Rhin-Rhône semble enfin sortir de son Lochness. C'était en 1975, et non en 1976, que le Président Giscard d'Estaing et Jacques Chirac avaient lancé cette idée qui est aujourd'hui reprise. Je souhaite que ce projet aboutisse, qu'il sorte des discours car la France et l'Europe ont bien besoin d'un tel axe.

S'agissant de la SNCF, il y a eu, ainsi que l'ont rappelé Charles Fèvre et Michel Inchauspé, une commission d'enquête de l'Assemblée nationale. Cette commission d'enquête a *grosso modo* conclu qu'il ne fallait pas qu'en France le fer soit victime de la SNCF, ou plus exactement qu'il y avait un avenir pour le fer, à condition que la SNCF sache le gérer.

La politique que met en place le nouveau président Jean Bergougnoux va dans cette direction : elle est volontariste, elle porte des objectifs importants et forts et elle nécessite un effort du personnel.

Je formulerai cependant trois remarques.

D'abord, la SNCF doit aller plus loin dans l'intermodalité avec l'aérien. Vous venez d'inaugurer deux superbes plates-formes intermodales, à Satolas et à la gare de Roissy - Charles-de-Gaulle. Il faut que la SNCF accepte, mais je crois qu'elle a commencé à le faire, d'aller plus loin dans la définition de billets communs avec les compagnies aériennes et que ces gares-aéroports dont tous les autres pays européens disposaient depuis des dizaines d'années soient en France utilisées pleinement et qu'il n'y ait mauvaise volonté ni de l'un ni de l'autre. Je crois que, dans ce domaine, vous souhaitez aller de l'avant.

Ensuite, je rappelle que vous aviez confié à notre collègue le sénateur Haenel, à la suite de son rapport du Sénat, une mission sur les transports régionaux. J'ai cru sentir qu'il y avait du côté du ministère des finances quelques réticences sur les moyens souhaités. Je formerai, à l'instar de notre commission d'enquête, le vœu suivant : à partir du moment où, dans une volonté décentralisatrice, nous donnerons aux régions de véritables pouvoirs pour l'organisation des transports, celles-ci doivent avoir un pouvoir de choix. La SNCF doit bien sûr être leur

interlocuteur privilégié, mais elle ne doit pas être le seul, et de véritables politiques intermodales doivent pouvoir s'appliquer.

Enfin, j'en arrive à un regret plus personnel.

Sans être un ultralibéral, je suis comme vous un Européen et je pense que l'on pourrait peut-être aller un peu plus loin dans la séparation entre les infrastructures et l'exploitation. Nos amis Allemands, notamment votre collègue Matthias Wissman, ont su mener en Allemagne, dans la cohésion sociale, une politique assez accentuée de séparation des infrastructures et de l'exploitation. Il est vrai qu'il y avait la réunification, que la conjoncture était différente et que l'on met beaucoup d'argent dans le fer. Mais peut-être la SNCF peut-elle aller encore un peu plus loin que ce que le président Bergougnoux a commencé d'engager ?

Quant à Air France, nous aurons l'occasion d'y travailler puisque vous avez bien voulu confier à un certain nombre d'entre nous une mission de réflexion sur le transport aérien.

Je ne voudrais pas faire de peine à M. Asensi, mais je ne pense pas que privatisation et service public soient deux notions qui s'opposent : il peut très bien exister un excellent service public assumé par une compagnie aérienne privatisée.

Je ne crois pas qu'il soit dans la nature de l'Etat de faire voler des avions, même s'il doit s'assurer de la sécurité de leurs vols. Mais, pour l'instant, telle est pourtant la situation, même si, à mes yeux, l'objectif, reste une privatisation dans le respect du service public.

Le président Blanc va dans la bonne direction, même si les choses sont difficiles, même si la recette unitaire n'atteint pas encore les objectifs qu'il vise.

Vous êtes parfois accusé, monsieur le ministre, de mener des actions de retardement. C'est en tout cas ce qu'on peut lire dans la presse à propos de la desserte d'Orly et des compagnies de troisième niveau. Je pense que ce n'est pas le cas, persuadé que je suis que vous cherchez à concilier l'Europe, le libéralisme, le respect des intérêts des compagnies françaises et de la desserte équilibrée du territoire. Nous aurons l'occasion de vous faire des propositions en ce sens.

Il ne faudrait pas que l'aide en cause autorisée par la Commission européenne soit remise par des actions qui pourraient apparaître, aux yeux du nouveau commissaire européen notamment, comme des actions de retardement de la part du gouvernement français traduisant une volonté de ne pas appliquer la politique européenne.

Telles sont, monsieur le ministre, les brèves remarques que je souhaitais faire, au nom du groupe de l'UDF, sur votre budget, sur lequel Marc-Philippe Daubresse s'exprimera tout à l'heure plus longuement.

Ce budget est bon et il permet une véritable politique des transports. Pour ces raisons, nous l'adopterons avec plaisir et - pourquoi pas ? - avec enthousiasme. (*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 Biessy.

M. Gilbert Biessy. Monsieur le ministre, la difficulté politique réelle n'est pas de partir d'un discours convenu sur la « merveilleuse action de l'Etat », mais d'abord de mesurer le concret pour infléchir les mutations en cours.

Or, en vous écoutant, monsieur le ministre, on est presque effaré de la somme de certitudes, de postulats jamais remis en cause et conférant à votre budget deux traits majeurs : l'absence d'ambition et l'excès d'idéologie.

(*Exclamations et rires sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. François Rochebloine. C'est faux !

M. Gilbert Biessy. Considérons les transports de voyageurs.

Les transports individuels représentent 75 p. 100 du total des dépenses alors que les transports collectifs n'en représentent que 16 p. 100.

M. Michel Bouvard. C'est sûr qu'il y a plus de voitures qu'à Cuba !

M. Gilbert Biessy. Un kilomètre en voiture coûte vingt-six centimes à la collectivité, mais six centimes en transport collectif.

C'est cela qui sature les axes routiers français ! C'est cela qui est à l'origine des urgences, que vous vous félicitez de prendre en compte !

M. Michel Bouvard. Mais cela donne du travail aux ouvriers de Renault !

M. Gilbert Biessy. Vous pourriez multiplier les infrastructures que cela ne réglerait rien !

La saturation est aujourd'hui structurelle. Il faut donc changer de structure. Vous ne le faites pas, je dirai même que vous en êtes loin !

Concernant les transports de marchandises, la route, déjà hégémonique, est en passe de détenir le monopole. La SNCF devient le premier transporteur routier français. M. Fèvre s'est interrogé sur la concurrence interne que cette situation génère pour la SNCF elle-même.

Bien entendu, le Gouvernement a institué une taxe sur les kilomètres usagers-autoroutes pour alimenter un nouveau fonds. Mais cela ne correspond qu'à une augmentation du péage. La mesure la plus efficace consisterait à développer fondamentalement la couverture en transports collectifs.

Le Gouvernement aide l'achat de voitures neuves par les particuliers. Pourquoi pas ?

M. Eric Duboc. Ça marche !

M. Gilbert Biessy. Mais il exclut l'achat de matériel roulant des subventions au transport urbain et interurbain.

Pourquoi ne pas affecter au transport public urbain une partie, même infime, des gigantesques ressources de la taxe intérieure sur les produits pétroliers ? Vos propres amis vous le demandent : au nom d'une idéologie, vous le leur refusez obstinément.

Idéologie toujours, en ce qui concerne la SNCF. Vous nous annoncez avec fierté que l'Etat n'intervient dans aucun investissement programmé par la société nationale. La belle affaire ! Pour ne pas subventionner des investissements, l'Etat subventionne des déficits dont une bonne partie se trouve à destination du secteur bancaire auprès de qui la société nationale doit s'endetter. Tout cela fait perdre leur efficacité aux fonds publics. Comprenez dès lors que les députés s'interrogent sur le contrôle de l'utilisation véritable de cet argent. Par exemple, sous couvert d'intermodalité, laquelle n'existe aujourd'hui que dans les discours, vous globalisez l'affectation des fonds d'aménagement du territoire qui échappe alors à la représentation nationale. Je souhaite que sa ventilation soit soumise au Parlement *a priori*, thème par thème, y compris pour ce qui concerne l'intermodalité.

Par ailleurs, les demandes d'autorisations de programmes des collectivités ne suivent pas forcément l'annualité du budget. Si des projets sont reportés par les

communes, les demandes baissent considérablement. En revanche, l'année suivante, lorsque les opérations sont prêtes, le montant des autorisations de programmes ne suit pas dans les mêmes proportions. D'où l'intérêt que cette ressource affectée fasse l'objet d'une programmation pluriannuelle, ce que vous n'avez pas prévu.

Mais, outre le problème de volonté politique qu'il traduit, votre budget manifeste, monsieur le ministre, une absence d'ambition démocratique. Vous avez une vision de la décentralisation tout à fait personnelle : vous êtes pour la décentralisation qui permet de « faire payer les autres ». Ainsi, les partitions des DDE s'opèrent dans les pires conditions.

M. Michel Bouvard. Ah non !

M. Gilbert Biessy. Les élus locaux n'auront plus un interlocuteur mais une multitude d'interlocuteurs, y compris sur les compétences d'Etat, en raison de la spécialisation des subdivisions.

Par ailleurs, le transfert des routes du réseau national sur le réseau départemental se poursuit. Conséquence : 900 suppressions d'emplois publics dans votre ministère cette année et 1 200 l'an dernier. L'Etat est décidément bien mal placé pour donner des leçons de responsabilité sociale sur l'emploi ! Les services de l'équipement sont désemparés et ne savent pas dans quelle mesure leurs missions seront bradées, d'un côté par le rôle croissant des services départementaux, de l'autre par les concessions privées. Mais, monsieur le ministre, si vous êtes pour la décentralisation qui fait payer les autres, vous êtes contre celle qui permet de les consulter. Ainsi, en matière d'autoroutes, vous menez une politique à la hussarde, au mépris de l'avis des collectivités. Par exemple, la consultation sur les SDAU a été menée en plein mois d'août.

Vous m'aviez dit l'an dernier que les élus étaient unanimement favorables à l'autoroute A 51 Ambérieux-Grenoble-Sisteron. Or, depuis, onze communes et huit associations ont saisi le Conseil d'Etat, sur le fond comme sur la procédure. Davantage encore, le contrôle de légalité de l'Etat est devenu « contrôle d'opportunité » pour interdire à certains conseils municipaux, s'agissant pourtant de communes traversées par l'autoroute, de subventionner des associations locales d'opposition à ce projet déférées devant le tribunal administratif. Le Gouvernement rend de plus en plus aisé le blocage des opérations des collectivités territoriales mais place hors de portée la consultation et le débat sur ses propres opérations. Le Parlement lui-même est dessaisi de tout cela. Il l'est également en matière de transport fluvial.

Il y a effectivement urgence à développer la voie d'eau française que j'entendais tout à l'heure l'un des rapporteurs traiter de parent pauvre des transports dans notre pays. Mais alors que la plupart des experts soulignent que la liaison Seine-Nord est prioritaire sur la liaison Rhin-Rhône pour l'intérêt national - M. Fauchoit a donné son opinion tout à l'heure sur ce sujet - le Gouvernement place Rhin-Rhône en première position. S'agissant d'investissements très lourds, il conviendrait qu'une mission d'étude parlementaire soit chargée d'élaborer les bases objectives de tels choix d'opportunité.

Nous aurons l'occasion de revenir au cours du débat sur les transports aériens et maritimes de même que sur le problème lancinant de la sécurité routière. Je ne développerai donc pas ces aspects immédiatement.

Je souhaite cependant, avant de terminer, dire un mot sur Météo France. Une longue tradition avait conféré à la Météorologie nationale le caractère d'un vrai service public. Un rapport du Conseil économique et social signalait qu'un franc investi dans la météorologie valait

dix francs d'économies globales. Cela donnait également un contenu fort à la coopération au sein de l'OMM - organisme météorologique international dépendant de l'ONU -, primordiale pour les pays en voie de développement. Malheureusement, le Gouvernement s'est lancé dans une « marchandisation » des données météorologiques qui a conduit à la création d'un établissement public autonome. La part des ressources « commerciales » augmente dans des proportions considérables quand la participation publique décroît. On joue toujours la « vente » contre le service public. Nous percevons la mise en cause à terme de la gratuité des échanges d'informations dans le cadre de l'OMM, ce qui changerait gravement notre conception des relations avec le tiers monde. Notre groupe n'est pas prêt, loin s'en faut, à en accepter l'augure. Il considère notamment que le contrat quinquennal élaboré pour Météo France se révèle particulièrement néfaste.

Monsieur le ministre, je conclurai comme j'ai introduit mon propos, en disant que ce budget de l'équipement puise sa source au manque d'ambition et à l'excès d'idéologie. Faut-il attribuer cela à un attentisme électoral contre toutes vos proclamations passées et oubliées ou au conservatisme qui vous sied si bien ? (*Rires sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*) Sans doute un peu aux deux !

Cela dit, il y a une telle différence entre le budget que vous nous présentez et l'ambition qui convient à un pays comme le nôtre, que je ne vois pas comment vous pourriez changer les choses au cours de ce débat à un point tel que nous puissions ne pas voter contre votre budget.

M. Jean Diebold. C'est un scoop !

M. François Rochebloine. Quelle surprise !

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Monsieur le président, monsieur le ministre, la politique des transports terrestres, routiers, de la sécurité routière, de la mer, et de l'aviation civile, est déterminante pour notre développement économique et l'aménagement de notre territoire national. La politique des transports, en particulier, est un instrument fort d'une politique de croissance économique et d'échanges en Europe. Or, si un effort considérable a été fait par les gouvernements successifs depuis un certain nombre d'années - il suffit de regarder la carte autoroutière ou ferroviaire du pays pour s'en rendre compte -, il demeure encore insuffisant si nous voulons rattraper certains autres pays européens.

S'agissant du chemin de fer, le TGV est une réussite française. C'est un instrument pour l'exportation. Et si l'Île-de-France, le Nord, l'Est, le Sud-Est et partiellement la façade atlantique sont bien desservis, ou vont l'être, l'Ouest et le Sud-Ouest du pays restent à la traîne. Je pense à la Bretagne, aux lignes Bordeaux-Irun, Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Bordeaux-Toulouse, sans parler bien sûr des liaisons transversales telle Bayonne-Toulouse-Narbonne permettant une jonction, entre l'Espagne et l'Est ou le sud-est de la France.

Nous avons deux fortes inquiétudes. La première est relative aux réseaux secondaires, notamment dans les régions les plus enclavées. Si ces régions, les plus pauvres, veulent être convenablement desservies, il leur faudra, en effet, une fois de plus, mettre la main à la poche !

Seconde inquiétude : le lundi 7 novembre dernier, à Bruxelles, les ministres des finances européens ont réglé d'un seul coup la mise en place des réseaux transeuropéens, et ce malgré les recommandations du Livre blanc de la Commission. En l'occurrence, ce n'est pas Bruxelles

qui retarde, mais bien M. Alphan-déry et ses collègues. Êtes-vous, monsieur le ministre, de l'avis de M. Alphan-déry lorsqu'il dit : « la ligne TGV et de transports combinés Lyon-Turin ne figure pas parmi nos priorités » ? Pensez-vous que ne retenir que quatre à cinq projets pour le sommet d'Essen soit bien raisonnable ? Cela relève simplement de la carte de visite.

Vous considérez par ailleurs que le budget des auto-routes et des routes est en augmentation. Tout dépend de la façon dont on lit ce document. Notre rapporteur, M. Fèvre, écrit en effet : « Il faut pourtant souligner que les moyens d'engagement mis dans le budget du ministère à la disposition de la direction des routes diminuent de 18,1 p. 100 pour les investissements routiers, hors abondements extérieurs. » Je ne reprendrai pas toutes les critiques ou les remarques de notre excellent rapporteur, M. Fèvre, ni celles de M. Inchauspé - solidarité basque oblige ! (Sourires) - mais j'ai une tendance naturelle à la croire.

Quel est, monsieur le ministre, votre point de vue sur le débat engagé au Sénat, dans le cadre de la politique de l'aménagement du territoire, sur les péages autoroutiers et sur le caractère anti-aménagement du territoire de leur répartition injuste dans le pays ? Les péages se situent en effet en dehors de la région Ile-de-France et de l'Alsace - on peut la traverser sans déboursier un seul centime - et en dehors des grandes agglomérations lyonnaise, bordelaise ou marseillaise. Mais le même sort n'est pas réservé à toutes les régions, et je pense notamment à la mienne : la région Midi-Pyrénées. Dans quelques mois, Toulouse aura en effet un péage à proximité de son premier boulevard extérieur : on ne sera même pas sorti de la ville que l'on commencera à payer pour aller vers le sud du département ! Les habitants des régions les plus rurales, les plus en difficulté paieront donc pour accéder à la ville-centre, et le plus fortement qu'il soit. Où est l'aménagement du territoire ? Je pourrais multiplier les exemples.

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis. Ce n'est pas nouveau !

M. Jean-Louis Idiart. Ce n'est pas une raison pour ne pas y remédier !

M. Jean Diebold. On avait pris un tel retard !

M. Jean-Louis Idiart. Parlons-en du retard, monsieur Diebold ! Entre 1971 et 1981, Toulouse avait un maire qui s'appelait Pierre Baudis et auquel la majorité, dans cet hémicycle, était plutôt favorable. Tout n'a pas été réglé entre 1981 et 1990, mais nous avons essayé de débloquent ce dossier qui était bien enlisé.

M. Jean Diebold. Heureusement, sinon il n'y aurait pas eu de rocade !

M. Jean-Louis Idiart. C'est un débat que nous aurons chez nous et qui peut être intéressant.

S'agissant des voies navigables, monsieur le ministre, vous nous avez annoncé en commission de la production et des échanges le montage financier trouvé avec EDF pour réaliser rapidement le canal Rhin-Rhône, par la taxe sur le kilowatt-heure hydraulique. Cela permettrait de libérer les crédits affectés au développement des canaux Seine-Nord, par exemple. Mais voilà, le principal « bailleur de fonds annoncé » - EDF, pour Rhin-Rhône - affirme ne pas avoir été associé à cette décision, ni même consulté, et, une fois encore, ce projet risque d'être remis à plus tard. Pourriez-vous, monsieur le ministre, vous expliquer sur cette énorme contradiction ?

Le budget des transports aériens et de l'aviation est caractérisé par une baisse de la subvention de l'Etat au budget annexe de l'aviation civile et par une insuffisance de crédits destinés à la construction, comme l'a noté le rapporteur François Asensi.

La situation du transport aérien en Europe est contras-tée. British Airways continue d'engranger des bénéfices, mais à quel coût social ! Lufthansa compte revenir à un équilibre. Iberia est au bord de la faillite et négocie difficilement un plan de redressement. Quant à Air France, elle ne semble pas sortir du rouge et l'équilibre social y demeure très fragile. Les charges financières de la compagnie Air France sont importantes. Quant à la recapitalisation prévue avec l'accord de la Commission européenne, pourriez-vous nous indiquer quelles sont les raisons du retard de l'Etat dans les versements à cette compagnie ?

Le fonds de péréquation des transports aériens dont nous avons discuté lors de l'examen du projet de loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire et à l'occasion de la première partie de la loi de finances, fonds financé par une taxe de 4 francs par passager embarquant dans les aéroports français, est alimenté à hauteur de 150 millions de francs. Il est destiné à subventionner l'exploitation des lignes aériennes non directement rentables intéressant l'aménagement du territoire. Quels seront les critères d'attribution des aides et les modalités des appels d'offres ? Les compagnies pratiquant les prix les plus bas ne se verront-elles pas confier l'exploitation des lignes déficitaires au détriment des personnels et de la sécurité ?

La situation de la compagnie Air Inter, quant à elle, va devenir plus précaire. Les dessertes d'aménagement du territoire seront compromises par l'effet conjugué de l'ouverture à la concurrence sur les grandes lignes et du TGV. Cela ne peut qu'avoir de lourdes conséquences financières pour la compagnie, d'où notre inquiétude.

M. Michel Bouvard. La faute à Delors !

M. Jean-Louis Idiart. Après un incident récent, la sécurité autour d'Orly a défrayé la chronique. Pourrions-nous, monsieur le ministre, avoir des précisions sur votre choix ? Y aura-t-il création d'un troisième aéroport international pour la capitale, agrandissement de Roissy ou développement des plates-formes de province existantes plutôt qu'une poursuite de la concentration sur l'Ile-de-France ? Tout développement de plates-formes doit d'ailleurs s'effectuer en conciliant le développement du transport aérien et la protection de l'environnement. Pour cela, il est indispensable que le droit à la transparence et le droit à l'information soient respectés. La prise en compte des nuisances et leur réduction est indispensable. Le lien entre emploi, pôle d'activité et situation des riverains doit être tissé en consultant les uns et les autres.

Par ailleurs, pourriez-vous, monsieur le ministre, faire le point sur les négociations du GATT en ce qui concerne l'aéronautique ? C'est le seul volet qui n'a pas été réglé et un pays entier attend des réponses. Des régions entières, comme la mienne, craignent que le diktat américain ne vienne les ruiner.

Enfin, monsieur le ministre, nous regrettons que les crédits consacrés à la sécurité routière ne soient pas accrus, soulignant bien la confusion qui existe dans vos intentions puisque, dans le projet relatif à la sécurité et à la modernisation des transports, vous nous proposez une aggravation des sanctions.

Enfin, quel est votre projet politique pour les transports européens au moment où la France va présider le Conseil des ministres européen ?

Votre budget nous inquiète. Même si je n'épouse pas leurs conclusions, comment ne serais-je pas sensible aux interrogations des rapporteurs ? Votre politique manque de souffle, de volonté. En somme, elle est vraiment à l'image de l'action gouvernementale du Premier ministre, M. Balladur. Le groupe socialiste ne votera donc pas ce objet de budget.

M. le président. La parole est à M. Alain Marleix.

M. Alain Marleix. Monsieur le ministre, c'est avec satisfaction que le groupe du RPR votera le projet de budget de l'équipement et des transports pour 1995, projet de budget disons honorable.

Satisfaction car les crédits de votre ministère, qui avoient désormais les 90 milliards de francs, soit une progression de 5,78 p. 100, marquent des priorités fortes traduisant dans les faits les engagements de la loi de développement du territoire.

Premièrement, au niveau des routes et des autoroutes, c'est la priorité du désenclavement.

Deuxièmement, pour la politique de la mer, c'est la priorité à la vocation maritime de la France.

Troisièmement, au niveau des fonds d'investissement des transports, c'est la priorité à la solidarité nationale.

Quatrièmement, au plan de l'aviation civile, c'est la priorité au redressement de la compagnie nationale.

D'abord, les routes et les autoroutes. Avec 10,226 milliards, ce sont des crédits en hausse de 18,2 p. 100 que nous relevons pour 1995, traduction nette d'un effort budgétaire très important qui marque la volonté du Gouvernement de tenir les engagements pris dans le cadre de la loi de développement du territoire, que le Parlement est en train de voter.

Si l'on y ajoute l'accélération très forte du programme autoroutier français annoncée par le Premier ministre - programme autoroutier prévu sur dix ans et non plus sur quinze -, on relève des masses financières plus spectaculaires encore : plus de 14 milliards de sections nouvelles ; plus de 18 milliards de travaux en tout car il faut ajouter 4 milliards pour les gros entretiens sur le réseau existant.

Au total, la somme des investissements « routes-autoroutes » atteint donc le record qu'on peut qualifier d'historique de 27 milliards de francs, dépassant celui de 1993 - 24 milliards déjà - lié au plan de relance économique et de très loin ceux des budgets des années 1991 et 1992, qui étaient de 19,5 milliards environ.

Satisfaction donc devant cet effort notable mais qui devra être suivi de beaucoup d'autres, budget après budget, pour rattraper le retard pris par la France dans le domaine des investissements routiers et autoroutiers, au regard notamment de ses partenaires européens, et pour tenir les engagements pris en matière d'aménagement du territoire.

Nous demandons en particulier, monsieur le ministre, que les investissements routiers et autoroutiers Nord-Sud, A 75 au sud du Massif central pour doubler l'autoroute A 6 déjà quasi saturée, et les grandes liaisons Est-Ouest, indispensables à notre pays, A 89, RN 88 et Route-Centre-Europe, pour lesquelles la France accuse un grand retard, fassent l'objet d'une attention toute particulière quant aux échéanciers. Tout nouveau retard aurait, bien entendu, des conséquences graves : d'une part, pour l'aménagement du territoire et, d'autre part, pour l'avenir du réseau routier et autoroutier national soumis à la concurrence de plus en plus forte des réseaux de nos voisins.

Deuxième grand point, la mer. Avec une hausse de 11,76 p. 100, les crédits affectés à la mer peuvent et doivent permettre de réaliser les cinq objectifs que vous avez définis et que nous partageons, vous le savez.

Premièrement, encourager l'emploi maritime avec la budgétisation des charges sociales des marins, ce qui représente un effort de 300 millions de francs.

Deuxièmement, renforcer les moyens de la sécurité maritime dont les crédits augmentent tout de même de 60 p. 100.

Troisièmement, améliorer les moyens d'adaptation de la politique de la mer.

Quatrièmement, accompagner l'effort de compétitivité des ports français avec la réforme courageuse de la manutention. Cet effort, qui nous paraît devoir être chaque jour davantage une véritable priorité nationale, doit, bien entendu, passer par le redressement, aujourd'hui effectif, des crédits d'entretien, crédits qui étaient gelés depuis cinq ou six ans.

Cinquièmement, accorder davantage de moyens pour soutenir la flotte de commerce. Ces crédits augmentent à notre grande satisfaction de 50 p. 100 - CGM mise à part -, ce qui traduit une véritable prise de conscience du Gouvernement et illustre sa volonté de refaire de la France ce qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être, c'est-à-dire une grande puissance maritime.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Alain Marleix. Au-delà des intérêts stratégiques et commerciaux qui sont grands, c'est le rang de notre pays dans le monde qui est en jeu. Il est donc essentiel que le Gouvernement se donne les moyens de refaire de la France une puissance maritime conforme à son rang et à son rôle.

Autre caractéristique forte de ce projet de budget pour 1995, l'apparition de crédits nouveaux liés à la loi de développement du territoire.

Il s'agit d'abord du compte d'affectation spéciale pour le transport aérien en accompagnement des efforts locaux pour le désenclavement aérien de vastes régions enclavées. Avec 160 millions, le fonds de péréquation reste évidemment très modeste, mais c'est un début...

Le fonds d'investissement des transports terrestres, à hauteur de deux milliards et qui concerne aussi bien les investissements rails, routes, voies navigables est, quant à lui, un peu plus richement doté. Malheureusement, ce sont des crédits qui viennent en substitution et non en addition.

Ces instruments de l'aménagement du territoire, que la loi vient de créer, sont donc dotés de leurs premiers crédits. Ceux-ci ne sont sans doute pas à la hauteur des espoirs qu'ils ont fait naître. Mais nous voulons voir là, monsieur le ministre, une première étape, considérant que certains contributeurs pourraient davantage être sollicités à l'avenir si l'on veut que ces instruments nouveaux assument pleinement leurs missions, pour le financement du réseau TGV comme pour le développement du réseau du transport combiné ou la poursuite de l'amélioration des structures ferroviaires.

A moins de trouver de nouvelles sources contributrices ou de solliciter plus fortement les premiers contributeurs, ces nouvelles lignes budgétaires pour l'aménagement du territoire nous paraissent insuffisantes. Il convient toutefois de relativiser ce jugement en considérant qu'il s'agit d'une première.

Si le budget annexe de l'aviation civile, avec 7,21 milliards, augmente plus modestement - 2,63 p. 100 -, il faut souligner l'effort accompli pour le redressement du Groupe Air France.

A un moment où le trafic aérien mondial semble redémarrer, où la conjoncture internationale semble meilleure, où de nouvelles parts de marchés paraissent s'ouvrir avec l'exploitation du trafic dans la zone Asie et Pacifique, il faut relever l'effort accompli pour redresser la compagnie nationale et lui redonner toutes ses chances.

Depuis un an des bases nouvelles ont été jetées, avec l'adhésion massive - 81 p. 100 - des personnels, et l'œuvre de redressement a été menée tambour battant. L'accord cadre, signé par douze des quatorze organisations syndicales, sa ratification, le changement de statut de la société, la nouvelle organisation plus décentralisée, c'est-à-dire conforme à ce qui était souhaitable, l'accord de Bruxelles sur la recapitalisation, la création de la société Groupe Air France avec une meilleure répartition des rôles, la réduction des effectifs de 5 000 salariés sur trois ans, sans licenciements secs, ont constitué la première phase de redressement.

La seconde phase est en cours : il s'agit de faire d'Air France une entreprise à part entière en définissant de nouveaux produits, de nouveaux processus de travail, en développant l'actionnariat du personnel qui a consenti, il ne faut pas l'oublier, un drastique gel des salaires, en réduisant des achats improductifs. Cela permettra à Air France d'affronter les challenges très importants qui l'attendent : d'abord, limiter son endettement massif, encore situé actuellement à plus de 38 milliards ; ensuite, affronter l'échéance du 1^{er} janvier 1997, date de l'ouverture totale du marché du ciel.

La forte augmentation du trafic, plus de 14 p. 100 fin septembre, l'amélioration de plus de six points du taux de remplissage des appareils, 74,3 p. 100 fin septembre, la reconquête de certaines parts de marché montrent que les efforts de l'Etat, de la nouvelle direction d'Air France et de l'ensemble des personnels n'auront pas été vains. Il semble que, après des années de graves difficultés internes, surajoutées à une dégradation forte du trafic international, le Groupe Air France puisse envisager son avenir sous de meilleurs auspices, à un moment où la compétition au sein de l'aviation commerciale mondiale va devenir de plus en plus redoutable.

Dans ce contexte, il est essentiel que le Gouvernement réagisse vivement aux injonctions inadmissibles de la commission de Bruxelles et ne fasse pas du ciel français le champ clos des appétits et des intérêts européens les moins avouables. Chaque fois que, comme vous l'avez fait dernièrement, monsieur le ministre, vous direz non à ces injonctions, vous trouverez le groupe du RPR à vos côtés.

M. Jean-Louis Idiart. Ça c'est sûr !

M. Alain Marloix. Au total, ce budget de l'équipement et des transports est donc un bon budget marqué du sceau de la nouveauté dans certains domaines et surtout par la volonté du Gouvernement de tenir les engagements pris en matière d'aménagement du territoire et d'équipement, après des années de désengagement financier de l'Etat.

Le groupe du RPR votera donc, monsieur le ministre, votre projet de budget sans état d'âme et précisément animé du sentiment qu'il porte la marque d'un certain renouveau. *(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. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Monsieur le ministre, le temps qui m'est imparti ne me permet pas de développer l'ensemble des points que j'aurais souhaité aborder s'agissant du budget de votre ministère. Celui-ci, parce qu'il concerne les infrastructures de communication et la politique des transports, joue un rôle premier dans l'aménagement du territoire qui est enfin redevenu une priorité nationale.

Parmi les outils de la politique d'aménagement du territoire, la SNCF tient une place essentielle, tout d'abord parce que notre pays a le plus vaste territoire européen mais aussi parce que sa situation géographique en fait un lieu de transit et d'échanges privilégiés.

A la suite des rapports effectués au Sénat et à l'Assemblée nationale, dans le cadre de commissions d'enquête parlementaires, les enjeux pour l'avenir du rail ont été clairement identifiés : réduire le déficit de l'entreprise publique, dû essentiellement à un endettement paralysant, 155,8 milliards de francs, plus 32,7 milliards de francs au titre du service annexe à la fin 1994 ; remplir ses missions, transport de voyageurs en zones urbaines, mais aussi desserte des territoires ; enfin, lui donner les moyens de faire face aux équipements structurants à créer, TGV et fret.

Contrairement à une idée reçue et fréquemment reprise, monsieur le ministre, la SNCF n'est pas un gouffre à crédits publics. Je tiens à rappeler ici, quitte à aller à contre-courant d'un certain nombre d'idées reçues, que les infrastructures, dont le coût d'entretien figure dans les comptes de l'entreprise, représentent à elles seules, en 1992, 7,2 milliards de francs, pour un déficit de 7,7 milliards de francs.

Par rapport aux autres réseaux ferrés européens, la SNCF, qui a reçu un concours de l'Etat de 37,450 milliards de francs au total, y compris les compensations en tarifs sociaux et les charges de retraites, reste très en deçà des concours consentis dans les pays voisins. En effet, un document de l'Union internationale des chemins de fer de 1993, fixant le ratio des aides de l'Etat sur le produit propre, fait apparaître 0,361 pour la SNCF contre 0,488 pour les chemins de fer allemands, 2,23 pour les chemins de fer italiens, 0,62 pour les chemins de fer suisses et 0,48 pour les chemins de fer espagnols. Seuls les chemins de fer britanniques, avec 0,233, se situent en-dessous, mais chacun sait dans quel état se trouve ce mode de transport en Grande-Bretagne.

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

M. Michel Bouvard. Par kilomètre de voie, ces aides publiques étaient en 1991 de 250 milliers d'écus pour les chemins de fer italiens, de 170 pour les chemins de fer belges, de 75 pour les chemins de fer allemands et de 50 pour la SNCF.

Ces chiffres devront être présents à l'esprit lorsque l'Etat s'engagera dans la durée au travers du contrat de plan avec l'entreprise dont nous souhaitons qu'il soit l'occasion de lui fixer une perspective claire et une règle du jeu dans ses relations avec l'Etat.

La SNCF doit pouvoir assumer ses missions par rapport à l'avenir. Il importe bien sûr, et je rejoins en cela mon collègue Michel Inchauspé, qu'elle réalise aussi des efforts de gestion, je pense notamment aux services centraux de l'entreprise, dont la charge est lourde, mais il faut également qu'elle reçoive des moyens d'investissements et de fonctionnement.

S'agissant des transports de voyageurs, d'incontestables progrès sont en cours, notamment avec les conventions mises en place avec les régions et l'Etat. L'avenir des grandes lignes n'est pas remis en cause et la compétitivité

de l'entreprise est assurée par la mise en place des nouveaux TGV, pour peu que le financement des investissements permette des résultats d'exploitation qui ne grevent pas le budget de l'entreprise. Le nouveau montage adopté pour le TGV-Est mérite à cet égard d'être salué. Il conviendra que les autres projets tiennent compte de cet impératif d'équilibre financier.

Ma réflexion me conduit par contre à penser que les choses sont moins évidentes, s'agissant du transport de marchandises. C'est pourtant là que se situe l'enjeu majeur puisque toutes les études de coûts, à condition d'intégrer les coûts externes, montrent que le développement du transport par rail est le seul à pouvoir répondre à la saturation de certains axes et aux problèmes de pollution et de sécurité.

Le Gouvernement a pris, à l'initiative du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire et de vous-même - et je veux vous en rendre hommage - une décision importante en instituant le fonds des transports terrestres et en entamant un début de péréquation entre la route et le rail. Face à des sociétés d'autoroutes de plus en plus rentables et qui pouvaient investir dans de nouvelles infrastructures, le rail, lui, s'enfonçant dans les déficits, devenait de moins en moins compétitif, cela se trouvant aggravé, pour les marchandises, par une concurrence exacerbée de la route. Je tiens à le dire ici, les transporteurs routiers, qui exercent un métier difficile, n'en sont pas les premiers responsables mais bien au contraire les victimes, notamment par rapport à une concurrence étrangère qui s'assoit sur les réglementations ou bénéficie, dans certains pays, d'une absence de réglementation.

En décidant d'apporter, à partir du fonds des transports terrestres, des financements aux infrastructures et au fer-routage, vous inversez pour la première fois la tendance.

Monsieur le ministre, il faut cependant aller plus loin et plus vite pour développer les transports de marchandises. L'excellent rapport de notre collègue Chollet au nom de la délégation pour les communautés européennes intitulé « Le transport des marchandises en Europe : sortir de l'impasse » pose bien le problème. La part de la route en France est passée de 67,4 à 69,2 p. 100 entre les seules années 1992 et 1993. A ce rythme, la route risque fort d'avoir demain le monopole.

Cela est d'autant plus grave que le trafic global s'accroît. La Commission européenne envisage qu'à l'horizon 2010 le trafic marchandises intercommunautaires par la route pourrait s'accroître de 90 p. 100 contre 50 p. 100 pour le trafic marchandises.

Il est donc urgent, à l'occasion de la présidence française que vous assumerez dans quelques semaines, de favoriser un rééquilibrage en France comme en Europe. Le transport combiné doit être soutenu et développé. Les projets innovants, tels que l'autoroute ferroviaire, doivent mobiliser les financements publics. A ce sujet, monsieur le ministre, je souhaiterais connaître votre position sur les orientations suggérées par le rapport Abraham, dont vous pourriez peut-être nous dire un mot.

Dans certaines régions que vous connaissez bien, comme les Alpes - mais cela vaut aussi pour les Pyrénées - des décisions doivent être prises d'engager rapidement les infrastructures nouvelles afin de permettre le passage des marchandises par le rail à l'horizon 2010.

La durée de réalisation des ouvrages rendant impératives des décisions rapides, je me réjouis de l'annonce faite par le Premier ministre à Lyon-Satolas, il y a quelques mois, de lancer des études en liaison avec les tunnels

routiers du Fréjus et du Mont-Blanc. Je ne saurais toutefois trop insister sur le fait qu'il ne s'agit pas pour l'avenir de concevoir des *shuttles* alpins ou pyrénéens pour les poids lourds, mais bien de permettre le transport de ceux-ci sur des distances plus longues, en tenant compte aussi des améliorations que ces infrastructures peuvent apporter en matière de nuisances en zone urbaine.

Je vous remercie donc par avance, monsieur le ministre, de bien vouloir nous apporter des informations précises sur le projet d'autoroute ferroviaire Ambérieu-Turin et de nous confirmer les crédits permettant la poursuite des études pour le tunnel de base du TGV alpin et du fret ferroviaire entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse, partie intégrante et indispensable de ce projet d'intérêt national.

Je souhaite que ce concept d'autoroute ferroviaire développé par les ingénieurs de la SNCF puisse faire l'objet de la même attention de la part des pouvoirs publics que le TGV. Il peut, en effet, être demain un atout pour conforter la place de notre pays dans la maîtrise des frets et des transports au niveau européen et un facteur de développement pour nos entreprises et pour l'emploi. (*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. François Guillaume.

M. François Guillaume. Monsieur le ministre, vous pouvez fort légitimement témoigner votre satisfaction en présentant votre budget, dont l'enveloppe progresse de 2 p. 100 en francs constants. En effet, la contrainte de la réduction progressive sur cinq ans du déficit budgétaire de la France a plutôt épargné votre ministère. Cet avantage a cependant une contrepartie : la pertinence des choix entre les équipements afin de concilier les deux exigences souvent contradictoires de la rentabilité de l'investissement et de l'aménagement du territoire.

Certes, les pesanteurs du passé ne vous laissent pas une très grande marge de manœuvre. Néanmoins, un réaménagement des masses budgétaires ne serait pas impossible au regard de leurs importances respectives si l'on n'avait à déplorer les déficits de la SNCF et d'Air France qui absorberont deux fois plus de crédits que l'investissement routier. Celui-ci, limité aux opérations nouvelles, laisserait néanmoins apparaître un premier décalage de 2 p. 100 entre les ambitions des contrats de plan Etat-région et les premières réalisations. Ce n'est pas considérable, mais l'expérience du passé nous apprend que les retards d'exécution ont toujours tendance à s'accroître plutôt qu'à s'effacer.

Pourtant, le quadrillage de la France par un bon réseau routier est le premier outil de la reconquête du territoire, ambition affichée du Gouvernement.

Les moyens d'y faire face existent à condition de répartir judicieusement les infrastructures de transport plutôt que de les concentrer toutes au même endroit. Verra-t-on, monsieur le ministre, sur un même territoire, dans une gare implantée en pleine nature, faute d'avoir choisi entre deux grandes villes concurrentes, un TGV débarquer ses voyageurs au pied d'un aéroport pour des lignes qui ne mènent nulle part, aéroport lui-même situé entre une autoroute à péage parallèle à une autre autoroute sans péage qui relie les deux mêmes villes ?

Cette boulimie nous guette, monsieur le ministre, alors qu'ailleurs les crédits font cruellement défaut. J'en veux pour preuve et pour exemple la désespérante lenteur de la mise à deux voies de deux routes nationales, la RN-4, qui

commande l'ouverture de la Lorraine du sud sur l'Alsace et l'Allemagne, et la RN 59, qui désenclave la partie la plus montagneuse du département des Vosges.

Victime, il y a une trentaine d'années, d'un choix de tracé de l'autoroute de l'Est, qui n'avait rien de logique, la Lorraine du Sud en subit les conséquences que traduit un taux de chômage nettement plus élevé qu'ailleurs. Les engagements des plans précédents n'ont jamais été respectés, les enveloppes annuelles s'avérant toujours inférieures aux autorisations de programme. En 1993, si le rattrapage du programme routier du X^e Plan par l'actuel gouvernement pour pallier les insuffisances de son prédécesseur socialiste a permis à la Lorraine d'honorer à environ 100 p. 100 les autorisations de programme pour la période 1989-1993, celui-ci n'a cependant couvert celles de la partie sud qu'aux deux tiers en dépit de l'attention que vous y avez portée. Certes, le nouveau contrat de plan ouvre des perspectives, sans pour autant combler ce retard.

Aussi, je vous demande, pour ces deux routes, de porter à 30 p. 100 de leur enveloppe quinquennale de travaux le montant de la tranche 1995 pour atténuer les injustices passées, pour nous prémunir de tout nouveau décalage entre les promesses et les faits et pour nous protéger de l'émergence de tout nouveau projet régional - vous avez compris ! - dont on déclarerait l'urgence au détriment des engagements pris.

Cet aparté lorrain, monsieur le ministre, est une bonne illustration d'un cas de figure qui prévaut dans toute la France profonde. En matière de communication, le problème n'est pas tant d'arbitrer des priorités que de les programmer en fonction de leur degré d'urgence et au regard des disponibilités financières.

Avec un peu de bon sens, il n'est pas très difficile d'arrêter le bon choix des équipements en fonction d'une complémentarité souhaitable. Ainsi on peut estimer que la déréglementation du trafic aérien et la saturation du ciel en région parisienne rendront sa place au rail et, pour des parcours de plus de 500 kilomètres, le TGV trouve déjà sa justification là où l'avion n'apporte aucun gain de temps. Mais, en milieu rural, à l'évidence la route restera le moyen privilégié des transports. Sans elle, la désertification est une certitude car tout territoire situé à plus d'une demi-heure d'une voie rapide est ignoré des industriels et sera voué au déclin.

Monsieur le ministre, redessiner la France c'est d'abord rompre l'isolement des territoires pour un bon maillage de communications en usant à bon escient de tout leur éventail pour mieux répartir sur notre sol les activités et les populations au moment même où nous prenons conscience des nuisances et inconvénients en tous genres que génèrent les grandes concentrations urbaines. Pour cette tâche, nous comptons sur votre détermination. Notre appui vous sera acquis et il ne se limitera pas, croyez-moi, à l'approbation de votre budget. *(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. Marcel Porcher.

M. Marcel Porcher. Monsieur le ministre, le budget pour 1995 que vous nous présentez est en quelque sorte un budget charnière, ce qui constitue un exercice toujours difficile, particulièrement à un instant où, par ailleurs, la résorption du déficit budgétaire endémique, qui nous a été laissé par nos prédécesseurs, constitue une priorité absolue.

C'est un budget charnière en ce sens qu'il est le premier budget de l'équipement, des transports et du tourisme voté à l'ombre portée - mais l'ombre suppose l'existence d'un soleil qui brille - de la loi sur l'aménagement du territoire.

Ainsi nous parlez-vous de « mieux servir le territoire par une politique des transports globale et équilibrée », ce qui constitue le premier des cinq objectifs autour desquels s'articule le texte que vous nous soumettez.

Le deuxième objectif est d'améliorer le cadre de vie de nos concitoyens.

Le troisième objectif est de parfaire non seulement la satisfaction des usagers, mais aussi la sécurité des infrastructures.

Le quatrième objectif poursuit une volonté de participer à l'effort de compétitivité de notre économie.

Le cinquième est d'affirmer les missions essentielles de l'Etat.

Tous ces objectifs, monsieur le ministre, nous sommes disposés à les poursuivre avec vous tant leur définition me paraît être empreinte à la fois de sagesse et d'ambition. Mais alors il ne faut pas vous arrêter en si bon chemin, du moins il ne faut pas accepter que les entreprises publiques trop puissantes méconnaissent ces objectifs fondamentaux d'un Etat qu'elles ont pour mission essentielle de servir.

Voilà bien un grand débat que celui des objectifs des entreprises publiques ! Autant l'objectif de l'entreprise privée est de générer du profit dans l'intérêt de ses actionnaires et de ses salariés au bénéfice, en fin de compte global et bien compris, de l'ensemble de l'économie nationale, autant l'objectif des entreprises publiques est de servir son maître, l'Etat, lequel émane de la nation et des Français eux-mêmes, et de l'aider à mener son action, en l'espèce, celui d'aménager notre territoire.

C'est ici que vous m'attendiez peut-être, monsieur le ministre, car nous nous sommes souvent entretenus d'un problème que je tiens pour absolument majeur, non seulement pour la région dont je suis l'élu, mais aussi pour la totalité du territoire français, je veux dire les projets d'extension du site aéroportuaire de Roissy-en-France.

Je ne vous ferai pas l'injure de vous rappeler, monsieur le ministre, car vous avez été attentif à toutes les observations qui ont pu vous être faites, que le nouvel avant-projet de plan masse d'Aéroport de Paris a entraîné un rejet catégorique des élus de la vallée de Montmorency et des villes proches du site telles que Gonesse, et en fin de compte de la totalité des élus de ce département.

Il faut bien observer que ce projet inacceptable a été préparé sous administration socialiste - le document le plus récent date de septembre 1992 - en sorte que les élus ont su compter fermement sur votre sagesse immense, monsieur le ministre, pour ramener à raison les responsables de ADP, qui est - faut-il le rappeler ? - un établissement public, donc un établissement au service du public.

Les populations du secteur concerné souffrent énormément des nuisances sonores - vols jours et nuits - et supportent les risques constitués par les survols d'aéronefs et ce quelle que soit leur obédience politique !

M. Jean-Louis Idiart. Ah !

M. Marcel Porcher. En échange, et contrairement à ce que prétend fallacieusement Aéroport de Paris, les populations situées à l'ouest de la plate-forme ne bénéficient que de très peu de retombées en termes d'activité et d'emploi, et cela pour deux raisons majeures.

Premièrement, les infrastructures rendent la plate-forme inaccessible aux habitants du Val-d'Oise, alors qu'elle l'est à ceux de la Seine Saint-Denis et de la Seine-et-Marne. La conséquence est qu'une proportion infinitésimale de Val-d'Oisiens travaille sur la plate-forme. A titre d'exemple, seul 1 p. 100 des emplois de la plate-forme est occupé par des habitants de Gonesse, ville chère à mon cœur et pourtant particulièrement touchée par les nuisances.

Deuxièmement Aéroport de Paris s'est lancé dans une activité de promoteur immobilier d'entreprise, dans le but déclaré de diversifier ses origines de ressources. Ainsi, 60 000 mètres carrés de bureaux ont été construits sur le site, alors que 1 million de mètres carrés de bureaux sont laissés vacants en région parisienne ! Autant d'activités et d'emplois qui n'iront pas dans les villes voisines du Val-d'Oise, mais pour autant satureront les réseaux censés les desservir.

J'appelle votre attention sur ce point, monsieur le ministre, dans la mesure où les difficultés de desserte des villes voisines d'Aéroport de Paris, particulièrement celles situées en Val-d'Oise, seront singulièrement aggravées par la présence du Grand Stade à Saint-Denis. Je ne puis d'ailleurs ici me garder de faire observer que le plan ne prévoit pas grand-chose pour y remédier.

Aménager le territoire, monsieur le ministre, c'est aménager tout le territoire. C'est du moins l'esprit qui sous-tend la totalité de nos travaux à l'Assemblée, comme - je l'ai bien compris - au Gouvernement.

Nous avons enregistré avec satisfaction que l'avant-projet du plan masse qui nous avait été initialement soumis avait été retiré et remis sur le métier. Les objectifs d'Aéroport de Paris, pour autant, ont-ils été modifiés ?

Il s'agit là d'une décision politique, c'est-à-dire d'une décision que vous et nous avons à dicter aux responsables de l'établissement public. La décision nous appartient, à vous et à nous, et à personne d'autre.

Il est clairement déraisonnable d'envisager d'accroître le nombre de passagers transportés de 25 millions - chiffre prévu par l'avant-projet de 1970 et d'ores et déjà dépassé - à 60, voire 80 millions.

Il est totalement déraisonnable d'envisager de porter le nombre de mouvements d'avions par an de 275 000 - chiffre prévu par l'avant-projet et atteint - à 545 000, voire 640 000. Cela représenterait 1 500 passages d'avions par vingt-quatre heures, dont 120 la nuit.

Monsieur le ministre, faites-nous l'honneur de votre visite dans notre bonne ville de Gonesse ; vous serez volontiers accompagné par M. le rapporteur. Je vous logerai bien volontiers dans une charmante chambre d'amis où, voilà quelques années, vous auriez été réveillé par le doux chant de quelque rossignol ou par celui, moins agréable, de quelque sarcelle. (Sourires.) Vous le serez maintenant par le passage incessant d'avions qui se suivent de quelques minutes dès quatre ou cinq heures du matin.

Nous demandons qu'un nouvel avant-projet soit remis très rapidement en chantier, car nous observons bien que dans cette attente les travaux continuent sur le site, comme si de rien n'était.

Il nous faut redéfinir très rapidement une politique dont il faudra bien que l'établissement public se satisfasse et que je vous propose d'articuler en trois points principaux.

Premièrement, diminuer les nuisances actuelles. Il faut arrêter la mise en application du décret du 20 juin 1994 - dont, monsieur le ministre, je vous rends grâce - portant sur le remboursement des frais d'insonorisation et

de prévoir une aide technique à la population en confiant à l'ANAH la charge de monter les dossiers techniques et financiers, car je crains que ce décret ne reste plus ou moins lettre morte si l'on n'aide pas les populations à s'en servir.

Mais nous devons aussi être extrêmement attentifs à la définition des zones d'exposition au bruit. Il faut arrêter les vols de nuit et, en tout cas dans l'immédiat, le vol des avions du chapitre 2. Il faut optimiser les mouvements d'avions sur la trouée est, beaucoup moins urbanisée que la trouée ouest. Il faut moduler beaucoup moins fortement les taxes en fonction de la nuisance de chaque appareil. Nous avons la sensation, monsieur le ministre, que Aéroport de Paris importe des avions bruyants qui ne peuvent pas se poser ailleurs sauf à payer beaucoup plus cher, comme certaines de nos décharges importent volontiers des déchets allemands.

Deuxièmement, il ne faut pas créer de nouvelles nuisances. Il faut arrêter toutes nouvelles infrastructures sur Charles-de-Gaulle et obliger l'établissement à déterminer la capacité intrinsèque d'augmentation du trafic sur les années qui viennent à partir des installations actuelles, considération par ailleurs prise de la réorientation de la piste est-ouest du Bourget qui, à elle seule, permettra une augmentation de trafic sur l'actuelle piste 2 de Roissy. Il faut mettre à l'étude de toute urgence un nouvel aéroport que, personnellement, je verrai - si tant est que cela me regarde comme élu de la région de Gonesse - à Amiens. Cette région paraît fortement demander. Ce troisième aéroport serait à une demi-heure du TGV de Paris, à vingt-cinq minutes de TGV de Roissy, dont il pourrait constituer une annexe avec utilisation d'une bonne part de sa logistique. Une parfaite synergie pourrait donc exister entre Amiens et Roissy, voire un partenariat, tout le monde y trouverait son compte, et - pourquoi pas ? - Aéroport de Paris. Il suffirait, par la loi, de modifier son statut et peut-être qu'il serait alors mieux réceptif à la création d'une nouvelle plate-forme.

Il faut mettre en chantier l'aéroport de frère de Vatry pour l'implantation duquel tout le monde semble d'accord - mais être d'accord.

Il faut développer des aéroports de province. Si l'on n'y prend garde, l'intermodalité avion-TGV à Roissy risque de drainer les passagers avions de la province sur Roissy alors que c'est tout le contraire qu'il faudrait faire.

On doit observer que 80 p. 100 du trafic international de la France passent par Paris, ce qui est beaucoup trop ; 70 p. 100 passent par Londres en ce qui concerne la Grande-Bretagne, alors même que l'agglomération londonienne est beaucoup plus importante que l'agglomération parisienne.

Il faut absolument développer Lyon et Lille dans le cadre de l'aménagement du territoire.

Il faut renoncer à la création d'une troisième piste, sauf si elle s'avère nécessaire à titre transitoire, mais alors il serait plus opportun de construire la piste n° 5, beaucoup plus à l'Est, donc moins nuisante.

Troisièmement, monsieur le ministre, il faut faire bénéficier les villes du Val-d'Oise, énormément sinistrées, des retombées économiques qu'on leur annonce et qu'elles ne voient pas venir. Il faut ici faire un constat : hormis les quelques villes directement limitrophes et qui, à ce titre, perçoivent les taxes professionnelles, les autres villes du Val-d'Oise ne bénéficient que des retombées de nuisance. L'activité économique très intense sur la plate-forme n'est générée qu'au seul profit de l'aéroport.

En conséquence, il faut imaginer un système de redistribution des taxes professionnelles ; mais je conçois que ce ne soit pas le sujet de notre débat.

Il faut aussi créer des axes. Est-Ouest permettant aux habitants du Val-d'Oise d'atteindre les emplois sur la plate-forme. Nous sommes ici en plein cœur du débat et de l'objet de l'aménagement du territoire, car je n'ai malheureusement pas vu grand-chose dans le plan en ce qui concerne les infrastructures routières de ce secteur.

Voilà les observations que je souhaitais vous faire, monsieur le ministre, en toute amitié, à l'occasion du vote de votre budget, lequel vote, pour ce qui me concerne - n'en doutez pas - n'est pas remis en cause ; mais le Gouvernement doit bien être conscient que l'élu modeste que je suis de cette région sensible et importante restera extrêmement vigilant. (*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. Jacques Pélissard.

M. Jacques Pélissard. Monsieur le ministre, en dépit des contraintes financières qui pèsent sur notre pays, votre budget concilie la rigueur qu'impose la réduction des déficits publics et la volonté d'accompagner, même d'impulser, la reprise économique.

Les transports terrestres, en dépenses ordinaires, d'élèvent à 44 milliards de francs en crédits de paiement, soit une augmentation de 2,6 p. 100. Si l'on prend en considération les comptes d'affectation spéciale, la progression des moyens de paiement s'établit à 5,56 p. 100.

Le budget des routes augmente de 18,2 p. 100, inversant ainsi la baisse globale qu'il subissait depuis 1989.

Les transports terrestres, dans une société évoluée comme la nôtre, participent par nature au développement économique, constituent aussi l'un des moyens du nécessaire aménagement de notre territoire. C'est sur ce registre que je placerai mon intervention sur un double plan.

Premier plan : les routes et les autoroutes. Le projet de budget prévoit le maintien de l'effort de préparation au programme d'autoroutes concédées. En 1995, 30 millions de francs seront consacrés aux études amont, et permettront ainsi le lancement des travaux, leur réalisation représentant 140 milliards de francs d'ici à dix ans ainsi que l'a annoncé M. le Premier ministre.

Or, pour de nombreuses villes, petites ou moyennes, se posent de graves problèmes de raccordement des routes nationales aux échangeurs autoroutiers. Dépassant le seuil de 20 000 habitants, situées dès lors en zone urbaine, ces communes se voient infliger, dans le cadre des contrats de plan Etat-régions, la charge de près de 25 p. 100 des investissements, charge disproportionnée par rapport à leurs capacités financières. Ce seuil de 20 000 habitants, pour distinguer les zones urbaines des zones rurales dans lesquelles les communes sont exonérées de toute contribution, paraît quelque peu inique. En effet, il ne prend pas en compte le potentiel fiscal de la zone considérée comme urbaine. Il est perçu comme un handicap et un frein aux formules de coopération intercommunale. Face à cette problématique, il n'y a que deux solutions : soit le relèvement de ce seuil ou son amodiation en fonction d'autres critères, ce qui irait dans le sens non plus d'une égalité, mais d'une équité territoriale ; soit l'octroi à des villes, comprises dans des strates de population moyenne, par exemple de 20 000 à 50 000 habitants, d'une aide spécifique du fonds d'investissement des transports terrestres.

Deuxième plan : le TGV. En sus des trois TGV décidés en 1987, les autres projets Méditerranée, Est-Europe, Languedoc-Roussillon-Aquitaine et Lyon-Turin sont en phase d'étude.

Elu du Jura, je vous dirai quelques mots sur le projet TGV, faussement dénommé Rhin-Rhône, alors qu'il s'agit d'un Mulhouse-Belfort-Paris en passant par Dijon, qui fait double emploi avec le TGV-Est. Or une liaison efficace, qu'il convient, à mon sens, d'organiser, le vrai Rhin-Rhône, correspond à un tracé direct Mulhouse-Lyon, doublant le tronçon Macon-Lyon déjà saturé, avec une connexion intermodale - l'intermodalité est un principe catégorique - à Lyon-Satolas déchargeant Roissy et une interconnexion avec le TGV Lyon-Turin.

L'endettement de la SNCF, soit 188 milliards de francs, à côté duquel celui d'Air France paraît plus léger que l'air, ne permettra pas, à mon sens, le financement, dans un terme rapproché, sauf à organiser des portages financiers différents, par exemple la concession de projets lourds financièrement.

En revanche, dès à présent, les collectivités territoriales non desservies par des gares TGV organisent ou cofinancent des liaisons au profit de leurs habitants avec les gares TGV.

Je vous rassure, monsieur le ministre, tous les élus locaux des zones de province ne demandent pas de gare TGV dans leur ville, mais ils demandent des moyens de rabattement et de correspondance sur les gares du TGV. Il nous paraît ainsi opportun de prévoir un soutien financier aux lignes ferroviaires, assurant précisément ces fonctions de rabattement. A cet effet, le fonds d'investissement des transports terrestres pourrait contribuer à l'impératif catégorique d'aménagement de notre territoire. C'est, rappelons-le, sa vocation puisqu'il a été créé par l'article 15 du projet de loi sur le développement du territoire. Une telle mesure permettrait une meilleure utilisation des structures ferroviaires existantes mais aussi une opération d'équité fiscale territoriale. En effet, comme le soulignent les rapports qui nous ont été présentés, la part de l'Etat en zone francilienne et la part des collectivités locales dans le financement des transports collectifs a baissé. Pour l'Etat, elle était de 20 p. 100 en 1989 ; elle tombe à 17,4 p. 100 en 1995. Pour les collectivités locales, elle était de 10 p. 100 en 1989 et tombe à un peu plus de 8 p. 100 en 1995. Les collectivités territoriales des zones provinciales, elles, supportent des charges croissantes dans ce domaine essentiel des transports.

Monsieur le ministre, voilà quelques pistes, quelques propositions qui, je l'espère, compléteront notre réflexion commune sur un budget auquel je tiens à rendre hommage parce qu'il est cohérent et volontariste. (*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. Marc-Philippe Daubresse.

M. Marc-Philippe Daubresse. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, s'il est un budget fondamental en matière d'équilibre et de développement du territoire, c'est bien celui de l'équipement et des transports. Mais, il l'est également - nous le savons bien dans nos régions - pour l'emploi, car les crédits engagés dans les programmes de construction d'infrastructures sont un moteur essentiel pour le secteur du bâtiment et des travaux publics.

La volonté du Gouvernement de contribuer puissamment à la relance de l'économie par ce biais se traduit encore, cette année, par une augmentation des crédits de

vosre ministère de 5,85 p. 100 en moyens de paiement et de 4,9 p. 100 en moyens d'engagement, hausse très supérieure à l'inflation qui fournira donc des milliers d'heures de travail pour notre économie.

Cela se traduit notamment dans le domaine des routes, on l'a dit, par une augmentation globale des moyens de paiement de plus de 18 p. 100. Quant aux autorisations de programme, elles sont en hausse de près de 10 p. 100. Qui pourrait critiquer une telle évolution, aussi favorable à l'emploi qu'à la qualité et à la sécurité du réseau routier mis à la disposition des Français ?

Ces moyens prévus pour accomplir dans les délais les contrats de plan Etat-régions et pour accélérer des opérations nécessaires à un meilleur aménagement du territoire, opérations telles que la route des estuaires, la route Centre-Europe-Atlantique, la RN 88 et les grands programmes de désenclavement du Massif Central, le groupe UDF les approuve et souhaite qu'ils soient maintenus dans les années à venir.

En matière de sécurité routière, nous devons regretter que le maintien des crédits votés en 1994 se traduisent par une légère baisse des moyens en francs constants. Toutefois, les différentes mesures que vous avez prises depuis que vous avez en charge ce ministère, ont déjà donné des résultats encourageants. Il faut souligner ici que vous avez eu le courage de prendre des mesures fortes et efficaces pour enrayer la progression du nombre de morts et de blessés sur nos routes. Nous vous soutenons dans cette voie, et nous espérons que l'ensemble de la majorité vous soutiendra demain dans les projets de loi que vous allez présenter en ce sens.

Nous souhaitons également que votre volonté de voir les contrôles routiers, notamment les contrôles de vitesse, s'effectuer dans une plus grande clarté pour une plus grande efficacité, trouve rapidement une traduction concrète car, vous le savez bien, il ne s'agit pas aujourd'hui de contrôler plus, mais de contrôler mieux.

Le budget de la mer s'inscrit lui aussi en forte progression et reflète bien les priorités qui ont été dégagées pour encourager l'emploi maritime dans un contexte européen très difficile, pour renforcer les moyens de la sécurité maritime, accroître la compétitivité de nos ports et, ce qui doit aller de pair, renforcer celle de notre flotte de commerce.

L'aviation civile est confrontée à des difficultés très sérieuses, le rapporteur de la commission des finances, M. Gantier, l'a souligné avec justesse et je souscris en grande partie à son analyse. Après la crise de l'an passé, Air France, grâce à ses salariés qui ont accepté les efforts que vous leur demandiez, a entamé son redressement. Mais il reste, bien sûr, des problèmes, notamment l'acceptation par Bruxelles de l'aide que l'Etat doit, une dernière fois, apporter à la compagnie pour lui permettre d'aborder avec des chances de succès la compétition internationale.

Pour ce qui est d'Air Inter, les problèmes sont encore devant nous et la libéralisation du ciel européen implique des efforts pour l'entreprise et l'Etat afin que la compagnie ne soit pas victime de sa mission de service public qui consistait et qui consiste toujours en la desserte des villes moyennes. Il faut donc donner le temps à cette entreprise de devenir compétitive sur des lignes progressivement ouvertes à la concurrence européenne, et que cela ne se fasse pas au détriment de l'aménagement du territoire, mais le nouveau fonds d'affectation spéciale qui sera crédité de 160 millions de francs nous laisse bien présager de l'avenir.

Pour la première fois depuis longtemps, il faut le souligner, alors que vos prédécesseurs avaient signé des accords de libéralisation sans préparer nos compagnies à la concurrence, la France est donc dotée dans ce secteur de l'aviation civile d'une politique claire, cohérente, engageant dans un même effort l'Etat et les salariés de ces entreprises.

Monsieur le ministre, vous ne vous étonnez pas que je consacre l'essentiel de mon propos, au nom du groupe UDF, à la politique des transports terrestres qui constitue sans doute l'un des enjeux les plus importants pour l'avenir.

A l'heure où la France va prendre la présidence du conseil des ministres européens, à l'heure où tous les pays de notre vieux continent définissent, par le biais de mesures législatives ou réglementaires, de nouvelles politiques de transport qui, pour la plupart, refusent l'alternative entre la voie de l'ultralibéralisme qui prolonge la dérégulation que vous avons connue depuis une dizaine d'années, et la voie d'un hyper protectionnisme qui serait en contradiction évidente avec l'évolution du marché, il est urgent que l'Europe définisse une nouvelle politique des transports terrestres dont la France doit être le moteur avec l'Allemagne.

Cette politique doit obéir à un certain nombre d'objectifs fondamentaux, dont certains ont été évoqués avec pertinence par M. Fèvre et M. Inchauspé.

Premièrement, elle doit être déniée par les pouvoirs publics car, trop souvent depuis dix ans, elle a été laissée à la seule responsabilité des groupes de pression routiers ou ferroviaires. Il faut désormais que l'Etat joue son rôle régulateur dans la mise en oeuvre de ces nouveaux objectifs. Elle doit s'engager - on l'a dit à plusieurs reprises, mais j'y insiste - dans une politique multimodale, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises, avec toutes les conséquences que cela implique en matière de stratégie des différents modes de transport.

Deuxièmement, elle doit être au service du marché et de la collectivité. Elle doit être au service du marché en assurant le libre choix de l'usager, en répercutant sur tous les intervenants des acteurs de la chaîne de transport les actions valorisantes qui pourraient être menées en faveur de l'offre. Elle doit également être au service de la collectivité ce qui suppose d'inclure dans la réflexion l'aménagement du territoire et la sécurité.

Troisièmement, elle doit s'inscrire dans la durée, car tous les intervenants et les acteurs de la chaîne de transport doivent pouvoir investir en toute connaissance de cause et assurer continuité et pérennité des services rendus.

Quatrièmement, elle doit s'intégrer dans la politique européenne afin de stimuler le marché mais également de saisir toutes les opportunités que constitue la mise en place d'un réseau de transport cohérent au niveau européen.

Monsieur le ministre, le groupe UDF constate, à partir de cette analyse, que votre budget pour 1995, même s'il porte encore les stigmates de la crise antérieure, s'inscrit, pour la première fois depuis longtemps dans cette nouvelle donne qui marquera l'Europe des transports du XXI^e siècle.

Plus de 80 p. 100 du budget général des transports seront consacrés, cette année, à la SNCF afin de lui permettre d'assurer ses missions de service public et la modernisation de la structure ferroviaire. La SNCF, dont le déficit est lourd - 9 milliards cette année -, connaîtra dans les années à venir une profonde révolution culturelle

pour s'adapter aux accords européens. Cette révolution conduira à dissocier en gestion interne l'exploitation des infrastructures, l'exploitation des lignes de voyageurs et celle du fret ferroviaire. Elle devra être pour la France l'occasion de réfléchir au mode de financement de la société nationale, et notamment de son système particulier de protection sociale.

Si l'Etat consacre cette année 37 milliards de francs au financement de la SNCF, ce n'est pas seulement au nom de sa mission de service public, c'est aussi et surtout parce que la SNCF subit une crise grave qui devrait l'amener, si rien ne change, à accuser un déficit de 15 milliards en 2005 et à supporter des dettes cumulées de 300 milliards de francs, à la même époque.

Pour réduire ce déficit, une politique de reconquête est indispensable. Le président Bergougnoux vient de le présenter à travers trois thèmes : amélioration de la qualité du service rendu, volonté d'augmenter très significativement la clientèle et meilleure répartition des dépenses entre la SNCF, l'Etat et les régions.

La SNCF souhaite que l'effort de l'Etat soit porté de 11,8 milliards à 23 milliards afin de mieux prendre en charge la construction et la maintenance des grandes infrastructures ferroviaires, et souhaite que l'effort des régions, dans la logique du rapport Haenel, se porte sur la prise en charge partielle ou totale des transports régionaux de voyageurs.

Elle veut développer la logique d'aménagement du territoire, suite au rapport Abraham, dans le cadre de contrats pour mieux définir le financement des lignes structurellement déficitaires.

Elle souhaite enfin, suivant en cela les conclusions du rapport Chollet et de celui que j'ai réalisé récemment sur l'avenir du transport combiné des plates-formes multimodales, que l'Etat assure la prise en charge de tout ou partie du péage d'infrastructures ferroviaires en matière de transport de marchandises.

Il importe donc que la SNCF accepte de faire aussi sa « révolution culturelle » interne pour gagner en productivité. Mais il nous faut bien définir quelle doit être la part respective du financement de l'Etat et des régions et quelles sont leurs possibilités financières.

Dotés de recettes supérieures à 2 milliards de francs, les fonds spéciaux d'aménagement du territoire vont tout à fait dans ce sens, et il faut s'en réjouir. Ils doivent permettre de développer les transports ferroviaires et fluviaux, de poursuivre la mise en œuvre des réseaux de transports régionaux, de financer une partie des aides au transport combiné de marchandises et de réaliser les voies fluviales à grand gabarit dont la France a besoin.

D'ores et déjà, un milliard de francs est affecté et, selon vos propres dires, vous êtes à l'écoute de la représentation nationale pour l'affectation du second milliard, d'autant qu'avec le vote de l'amendement du Sénat sur le financement du canal Rhin-Rhône, vous retrouvez quelques marges de manœuvre dans ce domaine, même si - et j'y insiste - Seine-Nord et Seine-Est ne doivent pas être mis de côté.

Monsieur le ministre, permettez-moi d'insister, après M. Bouvard, sur le fait que la vocation principale de ce fonds n'est pas de se substituer au budget de l'Etat pour le financement du réseau routier national qui bénéficie d'ores et déjà de 610 millions de plus. Sa vocation doit être, premièrement, de subventionner des investissements essentiels comme l'interconnexion des TGV, le TGV-Méditerranée ou le TGV-Est - rappelons à ce propos la priorité que constitue la ligne Lyon-Turin, contrairement à ce qui est écrit dans la presse ces jours-ci.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Marc-Philippe Daubresse. Sa vocation est, deuxièmement, d'aider à la modernisation des infrastructures de transports régionaux et de développer le transport combiné de marchandises qui a un réel avenir et s'inscrit dans un contexte de développement européen.

A ce sujet, et à la suite du rapport que je vous ai remis le 30 juin dernier, permettez-moi d'insister sur l'urgence des mesures à prendre. Je les avais estimées à un milliard de francs par an, soit un jour du chiffre d'affaires du transport routier.

Les résultats obtenus pour le transport de marchandises, cette année et l'implication soutenue des acteurs professionnels permettent d'envisager le doublement du trafic du transport combiné à l'horizon 2002. L'aide de l'Etat passe cette année de 50 à 300 millions de francs. Il faut s'en réjouir. Elle doit s'accompagner de la création d'un comité national du transport intermodal qui pourrait préfigurer la mise en place d'un établissement public à plus long terme.

En conclusion, monsieur le ministre, la politique définie par les pouvoirs publics en matière de grands équipements et de transports doit être cohérente avec les politiques européennes. Elle doit être au service du marché et au service de la collectivité. Son objectif doit être de créer une nouvelle dynamique largement conditionnée par la création d'un effet de réseau et d'organiser une concurrence saine et loyale entre les modes de transports.

Je crois sincèrement que, en dix-huit mois, et malgré la grande difficulté de la période traversée, vous êtes parvenu à respecter ce cadre et à donner pour la première fois depuis longtemps une vision claire, cohérente et efficace à ce ministère dont dépendent tant de Français dans leur vie quotidienne.

C'est pourquoi, le groupe de l'UDF votera votre budget en espérant que cette politique sera poursuivie et amplifiée dans les années à venir au fur et à mesure que s'estomperont les effets néfastes de la crise. (*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. Mes chers collègues, nous arrêtons-là nos travaux pour ce soir. Nous entendrons, demain matin, M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

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

2

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI CONSTITUTIONNELLE

M. le président. J'ai reçu, le 9 novembre 1994 de M. Hervé Mariton une proposition de loi constitutionnelle tendant à modifier l'article 7 de la Constitution.

Cette proposition de loi constitutionnelle, n° 1645, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1995, n° 1530.

M. Philippe Auberger, rapporteur général au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (rapport n° 1560).

Suite des crédits de l'équipement et des transports : urbanisme et services communs, transports terrestres, routes, sécurité routière, mer, transports aériens, météorologie ; budget annexe de l'aviation civile ; article 57.

- Transports terrestres.

M. Michel Inschauspé, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 22 au rapport n° 1560) ;

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges (avis n° 1565, tome VIII).

- Mer.

Mme Elisabeth Hubert, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 8, volume 2 au rapport n° 1560).

- Transports aériens et météorologie.

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 23 au rapport n° 1560).

A quinze heures, deuxième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée, le jeudi 10 novembre 1994, à zéro heure vingt.)

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

NOTIFICATION DE L'ADOPTION DÉFINITIVE
DE PROPOSITIONS D'ACTES COMMUNAUTAIRES

Il résulte de plusieurs lettres de M. le Premier ministre, en date du 8 novembre 1994, qu'ont été adoptées définitivement par les instances communautaires les propositions d'actes communautaires suivantes :

Proposition de directive du Conseil concernant la protection des acquéreurs dans les contrats portant sur l'utilisation d'objets immobiliers en régime de jouissance à temps partagé (décision du Conseil du 25 octobre 1994) (E 12 COM [92]) 220 FINAL.

Proposition de décision du Conseil relative au système des ressources propres des communautés (décision du Conseil du 31 octobre 1994) (E 147 COM [93]) 438 FINAL.

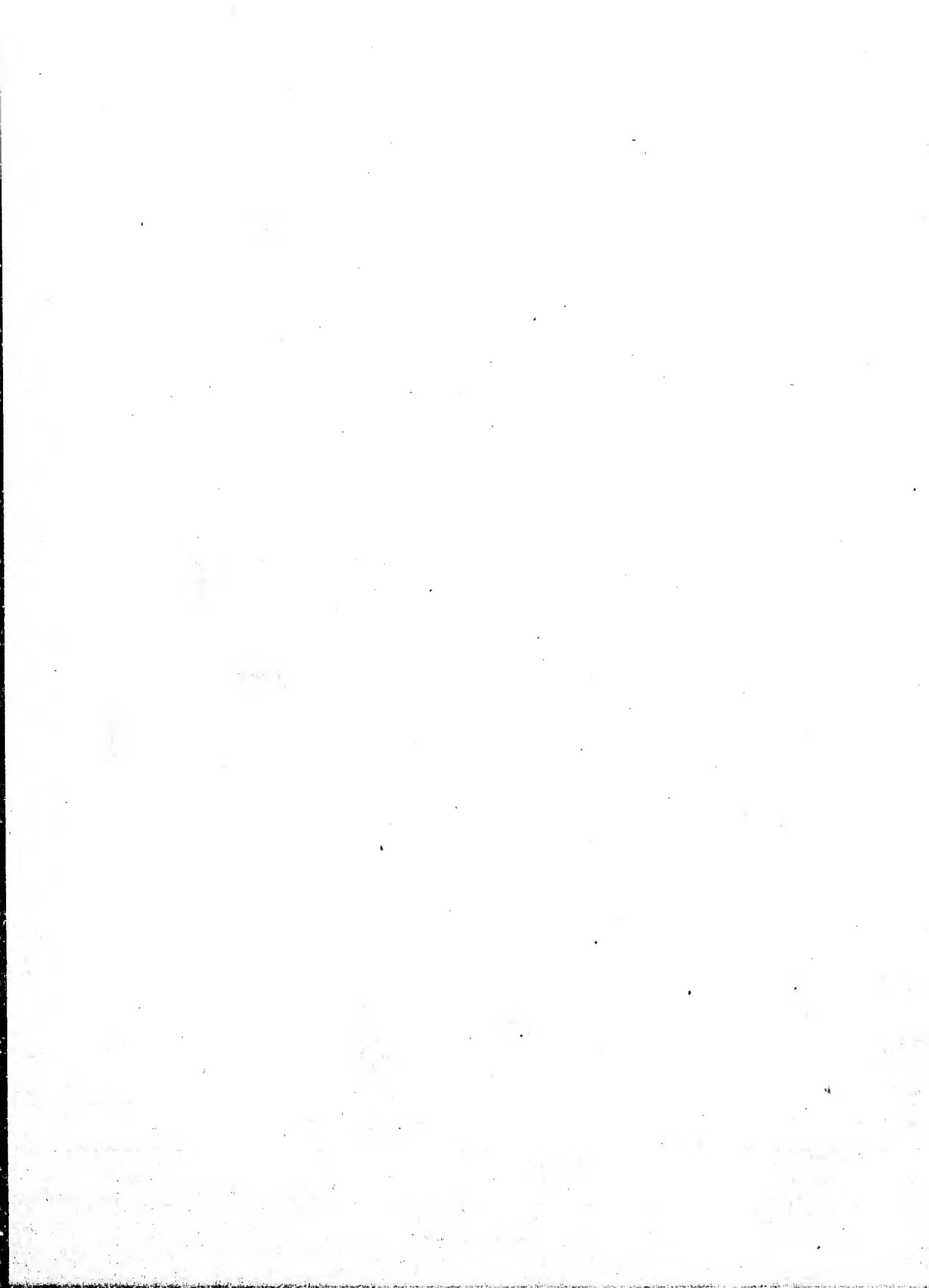
Proposition de règlement (CE, EURATOM) du Conseil modifiant le règlement (CEE, EURATOM) n° 1552/89 portant application de la décision 88/376/CEE, EURATOM relative au système des ressources propres des Communautés, proposition de règlement (CECA, CE, EURATOM) du Conseil modifiant le règlement financier du 21 décembre 1977 applicable au budget général des Communautés européennes (décision du Conseil du 31 octobre 1994) (E 222 COM [93]) 683 FINAL.

Proposition de règlement (CE, CECA, EURATOM) du Conseil modifiant le règlement financier du 21 décembre 1977 applicable au budget général des Communautés européennes (décision du Conseil du 31 octobre 1994) (E 289 COM [94]) 338 FINAL.

ANNEXE

Questions écrites auxquelles une réponse écrite doit être apportée au plus tard à la fin de la première séance du jeudi 17 novembre 1994 :

N° 7285 de M. Pierre Hellier ; 9696 de M. Pierre-André Wiltzer ; 10329 de M. Jean-Louis Masson ; 12480 de M. Michel Hunault ; 13792 de M. Gilbert Barbier ; 13820 de M. Bernard Pons ; 13919 de M. Marc-Philippe Daubresse ; 14091 de Mme Emmanuelle Bouquillon ; 14519 de M. Jean-Yves Le Déaut ; 14784 de M. Martin Malvy ; 15969 de M. Jacques Guyard ; 15978 de M. François Grosdidier ; 16255 de M. Michel Hannoun ; 16469 de M. Jacques Le Nay ; 16642 de M. Jean-Louis Borloo ; 17021 de M. Pierre Pascallon ; 17534 de M. Marc-Philippe Daubresse ; 17551 de M. Michel Fromet ; 17884 de M. Jean-Claude Gayssot ; 17885 de M. André Gériu ; 18005 de M. André Berthol.



ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et outre-mer	ETRANGER	
Codes	Titres	Francs	Francs	
DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : - 03 : compte rendu intégral des séances ; - 33 : questions écrites et réponses des ministres.
03	Compte rendu 1 an	116	914	
33	Questions 1 an	115	596	
83	Table compte rendu	56	96	
93	Table questions	55	104	
DEBATS DU SENAT :				Les DEBATS du SENAT font l'objet de deux éditions distinctes : - 05 : compte rendu intégral des séances ; - 35 : questions écrites et réponses des ministres.
05	Compte rendu 1 an	108	576	
35	Questions 1 an	105	377	
85	Table compte rendu	56	90	
95	Table questions	35	58	
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : - 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions. - 27 : projets de lois de finances.
07	Série ordinaire 1 an	718	1 721	
27	Série budgétaire 1 an	217	338	
DOCUMENTS DU SENAT :				Les DOCUMENTS DU SENAT comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.
09	Un an	717	1 082	
En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.				
Tout paiement à la commande facilitera son exécution Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.				

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
 28, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15
 Téléphone : STANDARD : (1) 40-58-75-00
 ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77
 TELEX : 201178 F DIRJO-PARIS

Prix du numéro : 3,60 F