

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE GAILLARD

1. **Loi de finances pour 1997 (deuxième partie).** – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

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

M. Jean-Louis Léonard, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la mer.

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

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

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

M. Jean-Jacques Descamps, rapporteur spécial de la commission des finances, pour le tourisme.

M. Jean-Michel Couve, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour le tourisme.

MM. Marc-Philippe Daubresse,

Jean-Pierre Chevènement,
Alain Marleix,
Jean Tardito,
Jean-Louis Idiart,
Léonce Deprez,
Régis Fauchoit,
Michel Bouvard,
Gilbert Biessy,
Alfred Muller,
Claude Pringalle,
Patrick Ollier.

MM. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme ; le président.

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

2. **Fixation de l'ordre du jour** (p. 36).

3. **Ordre du jour** (p. 37).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE GAILLARD, vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures.)

1

LOI DE FINANCES POUR 1997 (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 1997 (n^{os} 2993, 3030).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme concernant l'équipement, les transports et le tourisme.

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

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports terrestres. Monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, madame le secrétaire d'Etat aux transports, avec près de 75 milliards de francs de dotations pour la partie transports et services communs, le budget des transports est l'un des plus importants de l'Etat. L'équipement du territoire en infrastructures de base est un soutien non négligeable de la croissance et de l'emploi, car il a un effet d'entraînement sur les entreprises de travaux publics.

Vous nous présentez un budget équilibré qui emporte mon adhésion et celle de la commission des finances.

Pour la partie transports, les autorisations de programme s'élèvent à 6 321 millions de francs et les crédits de paiement à 52 277 millions de francs, en diminution respectivement de 11,01 % et de 1,9 %, traduisant la contribution du ministère de l'équipement et des transports à l'effort de maîtrise des finances publiques. Cette diminution touche notamment les programmes d'investissement, mais elle est partiellement compensée par les fonds d'aménagement de la région Ile-de-France et les fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables qui interviennent dans les secteurs les plus sensibles, s'agissant de l'aménagement du territoire.

Par ailleurs, il faut souligner l'effort exceptionnel engagé sur les autorisations d'emprunts des sociétés d'autoroutes au travers du FDES qui progresseront pour la cinquième année consécutive, pour atteindre 22 280 millions de francs en incluant Cofiroute.

Ce montant record permet à la fois d'exécuter le programme autoroutier dans les délais prévus et de maintenir l'activité du secteur des travaux publics qui est une préoccupation constante. Il est certain que cet engagement, qui ne pèse pas directement sur le budget, était indispensable dans le contexte de réduction des investissements routiers et je veux, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, saluer votre détermination à obtenir un arbitrage favorable qui n'était pas évident.

Je tiens également à saluer la poursuite de l'action de modernisation des structures et des modes de gestion des services du ministère qui, avec 125 000 agents, constitue l'un des premiers employeurs de l'Etat. Cette action a permis la stabilisation des crédits tout en maintenant les missions du ministère.

Les crédits de paiement affectés aux moyens de service inscrits pour 1997 s'élèvent à 22 639 millions de francs contre 22 793 millions de francs en 1996, soit une diminution de 0,7 %. La rigueur exige des choix et le Gouvernement, dans un contexte difficile, les a clairement exprimés.

Le budget des transports pour 1997 dégage des priorités, tels l'entretien du réseau routier, dont j'avais, dans mon rapport budgétaire de l'an dernier, signalé l'état critique, notamment pour les ouvrages d'art – je vous remercie de m'avoir entendu –, le maintien des dotations à la SNCF avec les premiers crédits nécessaires à son désendettement et la réforme des transports de voyageurs en région, conformément au débat parlementaire de juin, engageant une réforme trop longtemps différée.

Le temps qui m'est accordé dans notre discussion ne me permet pas de traiter de l'ensemble des volets de l'action ministérielle relevant de la compétence du rapporteur spécial. Aussi concentrai-je mon intervention sur quelques lignes forces, renvoyant au rapport écrit pour le reste.

Ces lignes forces concernent la politique d'investissement, la réforme de la SNCF, les transports collectifs urbains à Paris et en Ile-de-France.

En ce qui concerne d'abord la politique d'investissement, l'attention se porte, au-delà du budget que nous examinons, sur l'ensemble de notre politique de transports, donc sur les investissements à venir. La contrainte qui pèse sur les finances publiques renforce la nécessité de faire désormais preuve de rigueur et d'imagination. Il est évident que chaque partie du territoire français ne peut être irriguée à la fois par un réseau autoroutier performant, une ligne de TGV et un aéroport de grande capacité. Les ressources manquent, non seulement pour l'investissement mais aussi pour l'entretien dois-je le rappeler ?

Il n'est plus possible de continuer à sacrifier l'entretien au bénéfice de l'investissement, comme cela a été le cas depuis près de quinze ans. Je rappelle, puisque vous avez

cités ces chiffres devant la commission des finances, que le patrimoine routier est évalué à 1 000 milliards de francs : 200 milliards pour le réseau routier concédé, 187,7 milliards pour les autoroutes non concédées, 364,2 milliards pour les routes nationales et 168,1 milliards pour les routes nationales en rase campagne, ce qui justifie pleinement l'importance de la maintenance du réseau dont la longueur s'est régulièrement accrue au cours des dernières années, de même que la fréquentation, tandis que les crédits stagnaient voire régressaient pour le réseau des routes nationales. Je pense qu'il faudra aller encore au-delà de l'inversion de tendance engagée cette année.

Le constat à faire sur l'état du patrimoine ferroviaire sera lui aussi très indicatif de la répartition des crédits entre maintenance et investissement et je souhaite que l'une des premières tâches du nouvel établissement public soit de procéder à un diagnostic de l'état du patrimoine ferroviaire.

L'heure est donc à la révision de nos programmes d'investissement par une allocation optimale des ressources budgétaires. Ce peut être également l'occasion d'engager une réflexion d'ensemble sur nos modes de transport et sur leur coordination, ainsi que sur l'émergence voulue et constatée du transport combiné.

Les investissements, tous modes de transports confondus, dépassent 80 milliards de francs. Cette somme est certes considérable, mais elle est insuffisante au regard de ce qui est souhaité aujourd'hui. Il nous faut donc revenir au possible.

Ainsi, s'agissant des TGV, vous avez rappelé, madame le secrétaire d'Etat, devant la commission des finances, que 1 300 kilomètres de lignes de TGV avaient été construits en vingt ans et qu'on vous en demandait 2 600 kilomètres pour les dix ans à venir. J'avais, l'an dernier, rappelé dans le rapport budgétaire, l'incapacité budgétaire de l'Etat et de la SNCF à les réaliser, sauf à trouver des ressources extrabudgétaires.

Les observations de la Cour des comptes sur les conditions de réalisation du TGV-Nord doivent, de surcroît, nous rendre attentifs à l'exécution de ces programmes. Conscient de ces difficultés vous avez, monsieur le ministre, confié à M. Rouvillois, une mission d'examen dont je salue les conclusions. A mon sens, les priorités des années à venir doivent être la prise en compte des axes les plus chargés, afin, notamment, de délibérer des lignes pour le réseau voyageurs classique urbain, interurbain et fret et la définition précise de ce qui relèvera d'une politique d'aménagement du territoire mais qui devra, de ce fait, être financé autrement que sur le seul budget du futur établissement public ferroviaire.

Il faudrait également que la révision du schéma TGV n'occulte pas l'indispensable renforcement de certaines liaisons très utilisées par le fret, notamment dans le cadre du transit international qui est l'une des activités les plus rentables de la SNCF. Nous savons, les uns et les autres, que les années où la SNCF a un budget en équilibre c'est parce que le fret se porte bien.

Dois-je rappeler à cet égard, sans faire de plaidoyer *pro domo*, le caractère indispensable de nouvelles percées ferroviaires dans les Alpes et dans les Pyrénées ? S'agissant des Alpes, le tunnel du Mont-Cenis par lequel transite aujourd'hui la quasi-totalité du trafic de fret ferroviaire vers l'Italie a une capacité résiduelle estimée à 15 %. Le trafic aurait atteint, en 1995, sans l'effet des grèves, 10 millions de tonnes.

Le rendez-vous est urgent compte tenu du programme engagé par notre voisin et concurrent, la Suisse, avec les nouvelles liaisons ferroviaires alpines. Il correspond, de surcroît, à une exigence environnementale, actée d'ailleurs dans la loi d'aménagement du territoire au travers d'un amendement que j'avais fait adopter. A propos de ces tunnels, j'ai lu dans l'exemplaire du 21 octobre du *Journal de Genève* que l'enquête publique démarrait pour le tunnel de base du Lötschberg.

Pour ce qui est toujours des investissements, je reviens sur les interrogations que j'avais exprimées ici même, l'an dernier, à propos du canal Rhin-Rhône. Vous m'aviez alors répondu, monsieur le ministre, que le Gouvernement entendait respecter le choix du Parlement et cette décision vous honore. Je m'adresse donc à nouveau à mes collègues pour souligner que le rapport du conseil général des Ponts et Chaussées rendu public depuis, ainsi que des problèmes de ressources en eau, me conduisent à souhaiter que ce projet ne soit pas définitivement engagé avant que des réponses à des questions complémentaires aient été apportées.

Quel sera le coût de fonctionnement ultérieur de la liaison ? Quel sera son intérêt avec vingt-quatre écluses ralentissant les unités ? Quelle sera la capacité de la batellerie française au parc vieillissant d'en tirer bénéfice ? A-t-on mesuré l'incidence d'éventuels détournements de trafic des frets du rail vers la voie d'eau au moment où la SNCF s'efforce de développer le transport combiné, l'idée de la CNR étant bien de faire du transport combiné sur la voie d'eau comme me l'a confirmé son président lui-même ? Autant de questions auxquelles je n'ai pas de réponses.

Le rendez-vous de 1997 que constituera l'approbation du schéma d'aménagement du territoire doit nous contraindre à opérer des choix rigoureux pour l'ensemble des investissements et à fixer des échéanciers.

La réforme de la SNCF est engagée et je veux féliciter le Gouvernement d'avoir proposé un schéma qui préserve l'unité de l'entreprise à laquelle je suis attaché comme, j'en suis certain, la majorité de nos collègues, et qui apporte l'indispensable clarification.

Le maintien intégral des dotations de l'Etat à la SNCF dans le budget de 1997 montre la volonté des pouvoirs publics de conforter la place du ferroviaire.

Pour l'un des deux aspects principaux de la réforme, le transfert aux régions de la définition des services régionaux de voyageurs de la SNCF, les crédits nécessaires à l'expérimentation avec les six régions volontaires sont inscrits au niveau de l'expertise demandée par l'ANER. Je suis certain que cette expérimentation démontrera l'intérêt d'une gestion de proximité de l'offre dans l'intérêt de l'utilisateur-client, mais aussi dans celui des cheminots dont la mobilisation est indispensable à la réussite de ces actions.

Nous aurons à discuter dans quelques semaines, avec un léger différé provoqué par la nécessité d'approfondir la concertation, si j'en crois *Le Figaro* de ce matin, du deuxième aspect essentiel de la réforme que constitue la création de l'établissement public RFN qui affirmera la compétence de l'Etat sur les infrastructures.

Je ne souhaite pas anticiper sur ce débat, mais je tiens, comme rapporteur spécial, à appeler l'attention sur le rapport entre la capacité de RFN à rembourser la dette d'infrastructure qui lui sera transférée, à réaliser les investissements ferroviaires sur le réseau actuel et futur, et le niveau de redevance reçue de la SNCF qui doit être compatible avec l'équilibre financier de cette dernière.

Cette équation à trois inconnues montre la difficulté de l'exercice auquel vous êtes confronté, monsieur le ministre, ce qui, dès maintenant, me fait souhaiter une dotation initiale en capital de RFN substantielle, afin que cet établissement puisse remplir ses engagements.

J'en viens enfin aux transports collectifs urbains pour vous soumettre deux remarques.

La première a trait aux transports collectifs en Ile-de-France. Le système actuel est déresponsabilisant et coûteux pour les finances publiques. Nous fonctionnons à guichet ouvert, ce qui est difficilement admissible dans le contexte budgétaire d'aujourd'hui. Le système est tel que la ligne budgétaire consacrée aux transports parisiens sera l'une des rares en croissance dans le budget de 1997. Même si cette dépense est en partie liée à l'impact des grèves, ce que personne ne peut contester, je souhaite à nouveau que l'on se penche sur la réforme du STP et sur son mode de financement, tout en ne mésestimant pas, là non plus, la difficulté de l'exercice. Je crois en effet que le STP, dans sa forme actuelle, a atteint ses limites, comme je l'ai écrit dans le rapport d'information effectué pour la commission des finances de l'Assemblée nationale.

Je tiens cependant à saluer l'initiative du Gouvernement sur deux points du rapport : le rééquilibrage de la tarification prenant mieux en compte la grande couronne et les effets frontières des zones de carte orange, ainsi que sa volonté d'agir contre la fraude qui coûte 900 millions de francs chaque année. J'ai, avec un grand nombre de députés de la majorité, déposé une proposition de loi à ce sujet, qui rejoint l'annonce de votre souhait, madame le secrétaire d'Etat, qu'il soit légiféré pour renforcer les pouvoirs des agents de contrôle. Je souhaite qu'un texte puisse être examiné dès cette session, la fraude étant, au-delà de son coût, facteur d'insécurité et d'incivisme.

Ma seconde remarque sera pour exprimer mon inquiétude relative aux transports collectifs en province. Il n'appartient pas au rapporteur que je suis de s'immiscer dans le choix des collectivités locales, mais je constate que certains projets obéreront durablement les finances locales dans quelques années, notamment celles des villes et des agglomérations qui auront souhaité se doter d'un métro. Une telle infrastructure est coûteuse ; le remplacement du matériel roulant l'est également à terme, et il ne faudrait pas que le budget de l'Etat vienne constamment au secours de financements locaux défaillants à la suite d'erreurs d'analyse. La seule solution serait que l'Etat refuse de contribuer aux investissements qu'il juge trop lourds, laissant ainsi les collectivités locales faire face à leurs responsabilités ou module les subventions en fonction de l'investissement total.

Je précise que, malgré ces propos, je suis attaché au développement des transports urbains, mais il ne faut pas s'imaginer que toutes les agglomérations peuvent vouloir un métro, comme toutes les régions de France ont voulu un TGV. Le risque de dérapage est évident et il était de mon devoir de le souligner.

Au terme de cette intervention forcément synthétique, résumant le rapport que je présente au nom de la commission des finances, je vous invite, mes chers collègues, à approuver le budget des transports terrestres dont je souligne le bon équilibre, dans un contexte difficile, les arbitrages ayant été rendus dans le sens des intérêts à moyen et à long terme de la nation, et non pas, comme cela a trop souvent été le cas, dans celui de la satisfaction de l'immédiat. (*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. le rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la mer.

M. Jean-Louis Léonard, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la mer. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je vais tenter de vous rafraîchir un peu en vous parlant de la mer, encore que, lorsque j'ai quitté La Rochelle ce matin, elle était particulièrement houleuse ! (*Sourires.*)

Vous savez que la position géographique de la France au centre des courants d'échanges internationaux, la longueur de nos façades littorales, le fait qu'un tiers de la population vit dans un de nos vingt-six départements côtiers sont autant de réalités qui font que le secteur maritime tient une place toute particulière tant dans le domaine économique et social qu'en matière d'aménagement du territoire.

Les 6 milliards de crédits inscrits au projet de budget de la mer traduisent très imparfaitement l'importance stratégique qu'elle tient dans notre pays. Comparés à ceux ouverts en loi de finances initiale pour 1996, ils semblent présenter une baisse de 76 millions de francs. Cependant, cette réduction, faible en elle-même, doit être relativisée car elle est essentiellement provoquée par des transferts d'emplois et de crédits de fonctionnement opérés dans le cadre de la réforme de l'administration de la mer que vous aviez souhaitée, monsieur le ministre. A bases constantes les dotations sont reconduites par rapport à l'année dernière, ce qui, dans le contexte budgétaire que nous connaissons, prouve la volonté du Gouvernement de poursuivre son engagement dans une véritable politique maritime telle que l'avait définie, dans son discours de Rochefort, le Président de la République.

L'exécution du budget de la mer se traduira ainsi par la mise en œuvre de mesures de modernisation adaptées qui intéresseront plus particulièrement l'administration, le potentiel de formation et le secteur portuaire.

L'année 1997 verra également s'appliquer des dispositions fiscales relatives aux quirats, de nature à stimuler le renouvellement de la flotte de commerce. Monsieur le ministre, je salue votre initiative car je sais les difficultés que vous avez rencontrées, d'abord auprès de certains de vos collègues, puis, d'une manière plus générale, chez les fiscalistes, avant de pouvoir mettre en œuvre cette mesure qui, pourtant, sera fondamentale pour l'avenir de notre vie maritime.

La réforme de l'administration, en premier lieu, résulte du rattachement intervenu dès 1993 des services de la mer au ministère de l'équipement, de la direction des pêches au ministère de l'agriculture ainsi que de la création du secrétariat général de la mer, décidée par le Premier ministre au mois de novembre dernier.

L'administration centrale devrait gagner en efficacité en étant organisée en deux directions, l'une à vocation économique ayant en charge le transport maritime et les ports, l'autre à vocation administrative et sociale.

Au plan local, les fonctions administratives devraient être recentrées autour du département et les fonctions économiques autour de la région. Nous soulignons cette initiative, car il est bien connu qu'on gère mieux de près.

Comme tous mes collègues élus de régions littorales, j'ai été saisi des craintes exprimées, çà et là, par de nombreux marins, professionnels ou plaisanciers, quant à l'avenir des quartiers maritimes. Je souhaite, monsieur le ministre, que vous nous confirmiez que la réforme que

vous allez mettre en œuvre ne se traduira pas par leur démantèlement, mais permettra aux quartiers-mâîtres des affaires maritimes d'être présents auprès des usagers conformément à leur vocation.

Je tiens aussi à souligner, car elle constituera une amélioration réelle du service rendu au public, l'initiative de créer dans les quartiers des guichets uniques compétents pour toutes les questions relatives au droit du travail et à la protection sociale.

La réforme de l'administration conduira enfin à transformer l'ENIM en établissement public administratif de plein exercice. Dieu sait si ce projet a suscité de nombreuses remarques et des interrogations. Les marins, les marins retraités, les veuves sont attachés à cet établissement. Il faudra, monsieur le ministre, encore leur préciser, comme vous l'avez déjà fait, qu'il s'agit d'une transformation purement administrative et non pas de modifier les compétences de l'ENIM envers ses adhérents. Je pense qu'ils peuvent être rassurés, car, à l'examen du texte que vous nous avez transmis, ni les modalités de fonctionnement de l'établissement ni ses missions ni ses services aux administrés ne devraient être modifiés. Le changement de statut constitue seulement une mise à niveau.

Le renforcement de la sécurité maritime reste une priorité. Les crédits de fonctionnement qui lui sont consacrés progressent de 5,6 % et permettront de poursuivre la modernisation de la flottille de surveillance et de contrôle ainsi que la mise en place du système mondial de détresse et de sécurité en mer. Néanmoins, monsieur le ministre, nous devrions aller plus loin. Nous avons soumis récemment un projet simple et précis d'identification des navires en mer, qui pourrait être appliqué et constituer une première en France. Ce système, basé sur un suivi informatique de la cargaison des navires par simples balises, devrait faire l'objet d'une étude très sérieuse. Nous savons que nos collègues anglais s'y penchent très sérieusement. Il y va à la fois de notre sécurité et de notre suprématie technologique.

Enfin, je veux citer à cet égard le redéploiement des crédits opérés en faveur des unités littorales des affaires maritimes, qui permettra de répondre à l'augmentation de l'activité opérationnelle demandée à la France dans le cadre de ses engagements internationaux et communautaires.

Les moyens consacrés à la formation maritime augmenteront de 3,2 %. La loi d'orientation sur la pêche prévoit un renforcement de cette formation. Il est important que les marins, les enfants de marins, les apprentis maritimes aient une formation identique à celle de leurs collègues de l'enseignement général.

La filière portuaire a suscité, depuis de nombreuses années, beaucoup de discussions, à la fois ici mais aussi sur les ports. Je vous en rappelle l'intérêt stratégique.

En matière d'activité, les ports génèrent directement ou indirectement près de 300 000 emplois. En contribuant au rééquilibrage intérieur, ils participent au désenclavement des régions côtières et des régions intermédiaires situées dans leur zone d'influence. Or 25 millions de tonnes de marchandises, en provenance ou à destination de la France, sont chaque année captées par d'autres ports. La modernisation de la filière portuaire constitue, monsieur le ministre, un de vos objectifs et une de nos priorités. Vous comptez la mettre en œuvre grâce à cette réforme qui s'appuiera sur trois priorités : dynamiser la gestion des ports – Dieu sait s'ils en ont besoin aujourd'hui ! –, encourager l'implantation d'activités

économiques sur les places portuaires et renforcer leur compétitivité. Cette réforme, qui sera essentiellement réglementaire, comportera aussi une partie législative, dont nous devrions être prochainement saisis. Elle devrait normalement permettre aux ports français de reconquérir les trafics perdus et de renforcer le rôle économique des régions portuaires, notamment par une réforme de la domanialité adéquate.

Le rôle des pouvoirs publics ne se limite cependant pas à la mise en place d'un cadre juridique propre à assurer le développement des ports. L'Etat a aussi une responsabilité essentielle qui est de maintenir et d'accroître leur fonction première, c'est-à-dire d'accueillir les navires. Si l'on constate que les crédits d'investissement enregistrent à nouveau une baisse, les crédits de fonctionnement des ports sont maintenus à leur niveau de 1996. Nous apprécions cette reconduction, tout en observant que les dotations restent inférieures à ce qu'elles étaient les années précédentes.

Il conviendrait en outre, monsieur le ministre, de ne pas oublier les ports d'intérêt national. Il n'y a pas que des ports autonomes en France. Ces ports d'intérêt national, qui constituent le véritable maillage profond de notre littoral, ont une importance capitale, aussi bien par leur tonnage que par leur activité économique. Je ne citerai qu'un exemple, qui est cher à mon cœur : La Rochelle qui voit aujourd'hui son développement freiné par le retard de mise à disposition de l'Etat des crédits qui devraient normalement lui être attribués depuis 1993.

L'année 1997 verra débiter la mise en œuvre du régime des quirats. Cette loi, que nous avons votée, subit déjà quelques attaques. Ce système, qui a fait ses preuves à l'étranger, devrait apporter à l'investissement maritime environ la moitié des sommes nécessaires au renouvellement annuel de la flotte, soit un milliard de francs par an. Je tiens à souligner que ce dispositif doit s'inscrire en complément des autres mesures. Il ne saurait s'y substituer. Dans la mesure où les objectifs recherchés sont différents, le système quirataire répond à un besoin précis : favoriser le renouvellement de la flotte en attirant l'épargne vers l'investissement maritime. Il est destiné à n'être que temporaire. En revanche, les aides à l'investissement et à la modernisation ont une tout autre vocation, qui est de compenser une partie du surcoût du pavillon français pour les armateurs. La diminution des aides ACOMO, constatée dans le budget 1997, pose un véritable problème, d'autant que la quasi-totalité de ce budget est attribuée au renflouement des sociétés transmanche. Nous souhaitons, monsieur le ministre, qu'au cours de l'année il vous soit possible d'augmenter de 20 à 30 millions cette ligne budgétaire. Il en va également de la survie de nos navires.

Pour conclure, je souhaite saluer ici, comme chaque année, l'action des sauveteurs bénévoles de la SNSM. Je vous félicite, monsieur le ministre, d'avoir mis fin au petit jeu qui consistait, chaque année, à sous-estimer les crédits du sauvetage, puis à venir, comme un bon chien de mer, sauver le sauvetage maritime. Vous avez décidé, une fois pour toutes, de l'évaluer à sa juste dimension. Je vous prie de croire, monsieur le ministre, que tous les sauveteurs, bénévoles, qui constituent la SNSM, vous en sauront gré. Ce n'est pas inutile et il faut même déjà réfléchir à les augmenter l'année prochaine.

L'économie maritime recèle des capacités considérables qui ont été longtemps négligées. Le Président de la République a exprimé sa volonté d'assurer à la France les moyens de son ambition maritime.

Mes chers collègues, le projet de budget qui nous est présenté aujourd'hui, avec 6 milliards de francs, correspond à ces ambitions maritimes. A quelques mesures correctives près, je souhaite que nous le votions tous ensemble. (*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. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les transports terrestres et maritimes.

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les transports terrestres et maritimes. Madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, dans le cadre réaliste de la politique budgétaire pour 1997 – réduction des déficits, baisse des impôts, et leur corollaire, compression des dépenses publiques –...

M. Alain Le Vern. Vous y croyez ?

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis. ... votre budget est satisfaisant : stable en francs courants, il ne baisse que très légèrement en francs constants.

Certains sans doute ne ménageront pas leurs critiques, mais, ayant pris la parole à cette tribune pendant des années comme porte-parole du groupe UDF, je puis dire combien le budget de l'équipement a été certaines années sacrifié par d'autres gouvernements...

M. Alain Le Vern. Celui de Balladur !

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis. ... alors que la croissance était nettement plus forte que celle que nous connaissons aujourd'hui.

M. Jean-Louis Idiart. Quelle mauvaise foi !

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis. Les retards accumulés ont commencé à être comblés depuis 1993. Nous continuons à les résorber malgré les temps difficiles que nous connaissons.

Il est vrai que des choix ont dû être opérés dans le cadre de ce budget – ils sont judicieux, j'y reviendrai –, mais surtout, j'ai noté l'engagement que vous avez pris, monsieur le ministre, de ne pas geler des crédits dès le début de l'année, pratique courante jusqu'alors dans votre budget comme dans d'autres, mais ô combien frustrante pour le Parlement et dépressive pour l'économie des travaux publics.

M. Alain Le Vern. Voilà un député heureux !

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis. Une nouvelle fois, et pour la troisième année consécutive, le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, le FITTVN – 3 milliards –, apporte des ressources utiles et nécessaires pour les transports combinés et les voies navigables, mais il permet aussi d'améliorer le budget des routes nationales avec d'heureuses conséquences sur le développement de notre réseau routier et l'aménagement du territoire. La commission de la production souhaite que ce fonds de péréquation permette dans l'avenir de moderniser les grandes lignes ferroviaires dont on aura reconnu au schéma national ferroviaire qu'elles sont nécessaires à l'aménagement du territoire.

Pour en terminer sur un plan général, votre budget poursuit l'effort de réduction du personnel, entrepris de manière exemplaire depuis plusieurs années par le ministère de l'équipement et des transports, mais la productivité a ses limites et, dans les milieux ruraux notamment, des inquiétudes se manifestent au sujet des moyens en personnel des subdivisions de l'équipement. Il faudrait, monsieur le ministre, que vous nous apportiez des assurances à ce sujet.

La SNCF pose à notre pays l'un des grands défis de cette fin de siècle. La France a été et reste l'un des grands pays ferroviaires tant par la densité de ses dessertes que par la qualité des services et la technologie.

Son avenir était remis en cause pour des raisons financières, notamment en raison de son énorme endettement – 208 milliards – au moment où l'on voit bien les limites du transport individuel et du transport routier tout particulièrement sur les grands axes et dans les zones urbaines et péri-urbaines, et donc l'intérêt nouveau du transport collectif.

En décidant de distinguer les infrastructures, prises en charge par le RFN et la dette correspondante, de l'exploitant et transporteur ferroviaire que restera la SNCF, le Gouvernement a suivi une bonne démarche avec deux conséquences heureuses. Au plan de la psychologie des personnels et du moral de l'entreprise, il en résultera une remotivation, d'autant que toute garantie a été donnée quant au maintien de l'unicité de l'entreprise ; à travers la clarification qui en résulte, un pas sérieux en avant est fait dans le sens de l'égalisation des conditions de concurrence avec les autres modes de transports, le transport routier notamment qui a toujours été un sujet de contestation.

La commission de la production a pleinement approuvé le nouveau dispositif et souhaite que, par une efficace concertation avec le personnel, il permette d'établir un projet industriel d'entreprise capable de développer et de moderniser notre outil ferroviaire.

Je viens d'apprendre que la discussion au Sénat du projet de RFN a été reportée au-delà du 14 novembre. J'espère que nous ne dépasserons pas le 31 décembre puisque vous vouliez que ce projet puisse être appliqué à compter de l'année 1997.

La commission s'est réjouie que l'on revienne sur l'idée reçue du « tout TGV », inexacte sans doute mais perçue comme telle, avec cette impression d'une SNCF aujourd'hui à deux vitesses.

Le nécessaire phasage des futurs TGV, de nouvelles techniques comme le système pendulaire, la volonté de moderniser les infrastructures ainsi que le matériel, une intensification de la politique commerciale, valable aussi en matière de fret, mettant le transport ferroviaire au service du client et non l'inverse, l'expérience de la régionalisation sur six régions avec des moyens accrus – 800 millions en plus des 4,2 milliards – sont autant d'atouts pour construire le chemin de fer du XXI^e siècle à la fois équilibré dans son développement et facteur d'aménagement du territoire.

C'est dans ces perspectives que devra être élaboré le schéma ferroviaire prévu par la loi d'aménagement et de développement du territoire en ayant à l'esprit la desserte de régions ou de départements qui n'ont ni TGV ou l'équivalent ni dessertes aériennes ; vous voyez à quelle ligne je fais allusion : Paris-Bâle ! Nos grandes lignes ferroviaires axiales et transversales restent en effet plus que jamais d'actualité et constituent un moyen collectif d'irrigation irremplaçable.

Le budget met à nouveau d'importants moyens financiers sur le transport combiné et le multi-modal grâce au FITTVN. Le développement du transport combiné est significatif même si sa part dans le transport reste encore limitée, trop limitée, notamment sur les grands axes très encombrés sur lesquels des efforts importants restent à faire ; je pense, par exemple, à l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille.

Dans les domaines routier et autoroutier, si importants pour le secteur des travaux publics, les choix ont été faits en faveur de l'entretien du réseau routier, qui est une nécessité. Si l'on doit ralentir les travaux d'aménagement, il faut au moins préserver ce qui a été réalisé.

Les choix ont été faits aussi en faveur de la poursuite du développement autoroutier : 220 kilomètres mis en service, 400 kilomètres lancés en 1997.

Le schéma établi à l'horizon 2003 se réalise donc normalement et permettra de « désenclaver » notre pays dont la position est stratégique au plan des transports.

Cependant, on s'aperçoit que l'endettement des sociétés d'autoroutes croît plus rapidement que le trafic et les recettes. La commission de la production estime qu'il y a là matière à réflexion et qu'il ne faudrait pas se trouver un jour devant le problème qu'il faut résoudre pour la SNCF de la manière que l'on sait. Il ne faudrait pas envisager un RAN, comme nous avons le RFN !

M. Michel Bouvard. C'est sans commune mesure !

M. Charles Fèvre, *rapporteur pour avis.* Ces choix positifs en ont imposé d'autres qui heureusement ne remettent pas fondamentalement en cause la politique globale de l'équipement et des transports.

Je prendrai trois exemples.

Premier exemple : l'étalement des contrats de plan Etat-région sur une année supplémentaire. Nous pensons qu'il faudra moduler selon les régions, certaines ayant pris de l'avance ou ne pouvant plus suivre le rythme prévu tandis que d'autres sont en retard sur les prévisions.

Deuxième exemple : le tassement des aménagements routiers, dont probablement les mises hors gel qu'il faudrait pourtant privilégier dans des crédits en réduction relative.

Troisième exemple : la baisse de 14 % des crédits de sécurité routière. S'il est judicieux de mettre un accent nouveau sur la prévention, sur l'information ainsi que sur la formation et la responsabilisation des conducteurs – et la commission partage tout à fait votre point de vue sur ce point, monsieur le ministre – s'il est bon aussi de mieux coordonner les actions des différentes parties prenantes, il ne faut pas oublier qu'il existe encore de nombreux « points noirs » sur notre réseau routier national.

L'effort ne doit donc pas être relâché même si la réduction du nombre de tués et de blessés sur nos routes est très significative depuis trois ans.

Quant au transport routier, la démarche du contrat de progrès a été excellente. Il faut féliciter Mme le secrétaire d'Etat aux transports pour l'action qu'elle a menée à cet effet.

La démarche a reçu l'adhésion de la profession – ce qui était inconcevable il y a quelques années – dans ses différents aspects, dont la formation, la modernisation, les aides aux regroupements et aux départs, les contrôles des temps de travail et de conduite, la concurrence et le niveau des prix. Restent quelques points en discussion : l'application de l'accord social du 23 novembre, l'application de la loi sur les prix anormalement bas et sur la sous-traitance.

Il est seulement dommage, monsieur le ministre, que le problème récent du prix des carburants vienne ternir le tableau. La profession avait admis la hausse de six centimes par litre, conforme à l'érosion monétaire. Or, depuis le début de l'année et surtout depuis septembre, des hausses intempestives et importantes sont venues

remettre tout en question et les transporteurs routiers s'apprêtent à venir manifester leur mécontentement à partir du 7 novembre.

On comprend que, aujourd'hui, le secteur routier demande avec plus de force qu'hier la mise en place d'un carburant professionnel.

Le Gouvernement a judicieusement prescrit un audit concernant ces hausses importantes et intempestives. En avez-vous aujourd'hui les résultats ? Avez-vous poursuivi les discussions, et dans quelles conditions, avec les organisations professionnelles dans la perspective de la journée du 7 novembre ?

Les transports maritimes et les voies navigables ont un point commun : nos ports restent encore des équipements largement isolés et excentrés par rapport à l'arrière-pays et aux grandes liaisons européennes, particulièrement les liaisons fluviales.

Si des efforts ont été réalisés et seront poursuivis dans le domaine autoroutier, voire ferroviaire, il n'en est pas de même pour la voie d'eau à grand gabarit. Il suffit de regarder une carte pour observer les lacunes dont pâtiennent par la même occasion un certain nombre de ports fluviaux intérieurs.

La liaison Rhin-Rhône est d'une évidente nécessité. Le dispositif de réalisation et les moyens financiers sont en place. Il faut accélérer le processus et témoigner d'une réelle volonté politique, tant les embûches semblent encore importantes sinon nombreuses.

Les liaisons Seine-Nord et Seine-Est font l'objet d'études répétées. Pour 1997 encore, les crédits ne sont prévus, à ma connaissance, que pour les études. Quand débouchera-t-on enfin sur des réalisations dont l'intérêt, y compris intermodal, ne peut échapper ? L'une des grandes ambitions pour demain réside dans ces trois liaisons : Rhin-Rhône, Seine-Est et Seine-Nord.

Dans le domaine du transport fluvial classique, les efforts pour rendre la profession plus efficace sont en cours : assainissement, modernisation du matériel, formation, suppression progressive du tour de rôle, etc. De même, les efforts sur le réseau sont sensibles, grâce à Voies navigables de France et aux crédits de l'État.

On observe de ce fait, malgré une conjoncture peu favorable, une reprise de la progression du trafic, notamment grâce au développement de la conteneurisation. Il en est de même du tourisme fluvial dont la croissance est évidemment liée à d'autres facteurs.

Sur un plan général, il est certain qu'une politique plus volontariste et peut-être plus imaginative permettrait de dynamiser ce mode de transport trop longtemps délaissé et considéré, contrairement à ce qui se passe dans d'autres pays européens, comme d'une autre époque.

Encore faut-il que les moyens, mais peut-être plus encore la persévérance soient au rendez-vous.

Votre budget de la mer est bon, monsieur le ministre, tant par les moyens prévus pour les services et l'administration que par la poursuite du soutien à la flotte de commerce : personnel, investissements, charges sociales, fiscalité des quirats mise en place récemment, immatriculation aux TAAF. Les crédits pour la sécurité maritime augmentent de 7,5 % ; c'est indispensable.

S'agissant des infrastructures portuaires, les crédits sont heureusement stabilisés après une diminution continue depuis une dizaine d'années. Il est temps de reprendre une politique d'investissement portuaire dont le préalable est le nouveau projet de loi portuaire que vous comptez présenter au Parlement dans les mois qui viennent.

Quelles en sont les lignes de force et à quelle date approximative l'examinerons-nous à l'Assemblée nationale ?

Je veux, avant de conclure, indiquer que les crédits consacrés aux transports collectifs urbains de province sont satisfaisants. Pour l'Ile-de-France, il faudra mener enfin une réflexion sérieuse sur le mode de subvention d'équilibre à laquelle participe le budget de l'Etat. Cette subvention d'équilibre, de l'avis de notre commission, est trop forfaitaire et insuffisamment contractuelle. Nous rejoignons sur ce point les réflexions judicieuses du rapporteur de la commission des finances.

Pour terminer, je tiens à vous indiquer que, sur ma proposition, la commission de la production et des échanges a donné un avis favorable à l'adoption des crédits pour 1997, pour ce qui concerne les transports terrestres et maritimes. (*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. le rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports aériens et la météorologie.

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports aériens et la météorologie. Un bon budget, empreint cependant de sourdes inquiétudes sur l'avenir même du transport aérien français : voilà comment je résumerai la situation en cette période difficile qui marque assurément un tournant dans l'histoire qui, depuis un siècle, lie notre pays à ce que l'on appelait jadis les plus lourds que l'air. Rappellerai-je en effet que c'est en France, à travers l'épopée de l'Aéropostale, qu'est née l'industrie du transport aérien ? Mais, aujourd'hui, nous sommes en droit de nous interroger sur la pérennité du transport aérien français pour les années à venir.

M. Jean-Louis Idiart. Eh oui !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Des fautes, assurément, ont été commises dans un passé récent.

M. Jean-Louis Idiart. Ils sont en train de tout casser !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Le gouvernement actuel, je m'empresse de le dire, n'est pas en cause ; il a hérité d'une situation difficile.

M. Jean-Louis Idiart. C'était Balladur !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Il y eut aussi M. Bianco et M. Delebarre.

M. Jean-Louis Idiart. Nous n'avions pas compris cela... (*Sourires.*)

M. Michel Bouvard. Vous avez laissé un sacré bazar, messieurs !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Mais, avant de revenir sur ces problèmes, parlons d'abord de la construction aéronautique.

Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, votre projet de budget à cet égard va dans le bon sens. La commission des finances a relevé avec satisfaction l'apparition de nouveaux programmes de soutien à l'industrie aéronautique ; c'est là un signe que vous restez vigilants pour l'avenir.

M. Michel Bouvard, Très bien !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Mais vous savez que l'essentiel de la politique de construction aéronautique est ailleurs, car ce secteur est en pleine mutation.

L'augmentation des coûts d'études et de recherche exige d'atteindre une taille critique et de remporter des parts significatives de marché. La faillite de Fokker, l'année dernière, s'explique tant par ses coûts de production que par la baisse du dollar.

Concentration ou coopération sont les seules solutions pour les industries française et européenne. Rappelons qu'aux Etats-Unis la contraction du budget militaire fédéral est à l'origine de grandes fusions. En Europe, le phénomène de concentration a déjà été amorcé, mais la France s'en était tenue à l'écart. Notre pays rassemble plusieurs constructeurs, sociétés d'assemblage ou équipementiers, dont les projets industriels et les marchés sont parfois concurrents.

Ces constructeurs traversent une situation financière difficile et, pour ceux qui ont un statut d'entreprise publique, la recapitalisation par l'Etat s'avère à présent nécessaire. Mise en demeure de se regrouper, l'industrie aéronautique française doit apporter une première réponse, avec la fusion d'Aérospatiale et de Dassault. Mais il reste deux grands chantiers : la recapitalisation de la SNECMA et la transformation du statut d'Airbus. Peut-être nous en direz-vous un mot, monsieur le ministre.

Le projet de budget annexe de l'aviation civile a été établi de manière à ne pas alourdir la fiscalité sur les compagnies aériennes. Le budget annexe est évalué pour 1997 à 7,9 milliards de francs, soit une progression de 4,3 % due à la hausse prévisible du trafic aérien. Les dépenses concernent la rénovation des bâtiments techniques des aérodromes, les programmes d'informatisation et l'assistance à la navigation aérienne.

Le Gouvernement a, par ailleurs, remis au Parlement un rapport sur le fonctionnement du budget annexe, conformément à l'article 99 de la loi de finances de 1996. Chacun se souvient du conflit qui a opposé la direction générale de l'aviation civile aux compagnies aériennes. Le rapport déposé par le Gouvernement constitue un premier pas mais, de l'aveu même de ce rapport, la présentation du budget annexe ne permet pas de distinguer les dépenses afférentes aux prestations de services rendus aux usagers et celles qui ressortissent aux missions régaliennes. La présentation des agrégats ne donne pas non plus une image exacte du montant des dépenses correspondant aux différentes fonctions, au point que l'on peut se demander si le budget annexe remplit bien la mission qui lui avait été assignée lors de sa création.

J'en arrive maintenant au point essentiel de la politique du transport aérien, pour constater d'emblée qu'elle se caractérise par un marasme que nous avons rarement connu. La faute, je l'ai dit, ne vous en incombe pas directement, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat. Nous payons aujourd'hui le manque de professionnalisme des dirigeants successifs d'Air France et l'interventionnisme maladroit de l'Etat pendant de trop longues années.

M. Dominique Bussereau. Très juste !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Songez qu'avant Christian Blanc, un seul président d'Air France, Jacques Friedmann, avait établi, en liaison avec les salariés, un plan d'entreprise. Le reste du temps, c'est la routine administrative qui a prévalu, aggravée par des erreurs stratégiques majeures. On se plaint aujourd'hui de ne pas disposer à côté d'Air France d'un pôle aérien privé puissant. Mais faut-il rappeler que nous disposions d'une compagnie privée performante, en l'occurrence UTA,...

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

M. Gilbert Gantier, *rapporteur spécial*. ... vendue pour un milliard de trop à Air France déjà fort mal en point ?

M. Michel Bouvard. Attali a fait très fort !

M. Gilbert Gantier, *rapporteur spécial*. Autre erreur stratégique : notre totale incapacité à analyser, à anticiper les conséquences de la dérégulation à l'échelle européenne, après l'avoir largement provoquée, à y préparer des personnels qui, de leur côté, n'ont pas voulu en entendre parler.

A trop retarder les échéances, on se retrouve aujourd'hui au pied du mur. Le contribuable a dépensé 20 milliards pour la recapitalisation d'Air France, il importe que ce ne soit pas à fonds perdus. Il faut pour cela remplir deux conditions : que le redressement d'Air France se poursuive et qu'une nouvelle politique aéroportuaire soit définie à Paris.

Tout observateur averti du transport aérien peut en effet constater qu'une compagnie aérienne ne peut se développer que si elle dispose d'une position dominante sur un aéroport. Or la mise en redressement judiciaire d'Air Liberté et le risque de voir se constituer à Orly sous l'égide de British Airways un véritable *hub* concurrent de celui qu'Air France s'efforce de monter à Roissy, ont montré l'urgence et l'importance stratégique de modifier les règles de répartition de trafic entre nos aéroports parisiens.

M. Jean-Louis Idiart. Tout à fait.

M. Gilbert Gantier, *rapporteur spécial*. Si le consommateur peut rester indifférent à l'égard de l'identité des transporteurs sur lesquels il voyage, le contribuable, en revanche, peut donc légitimement s'interroger sur le bon usage des fonds publics, dans l'hypothèse d'une solution qui compromettrait le redressement d'Air France. On rappellera en outre que c'est par l'impôt qu'ont été financés des investissements importants à Roissy, comme la gare d'interconnexion avec le TGV. Si elle parvient à contrôler Orly-Sud par le biais de TAT, puis d'Air Liberté – à ce sujet, c'est aujourd'hui même que le tribunal de Créteil doit rendre son oracle – puis d'autres compagnies peut-être, British Airways pourra développer un *hub* à Orly et empêcher le redressement d'Air France. Ainsi, 20 milliards d'argent public auront été inutilement dépensés. A l'opposé, si le Gouvernement modifie les règles de répartition de trafic au sein du système aéroportuaire parisien, il répondra au souci de bonne utilisation des deniers publics, tout en réorganisant judicieusement l'exploitation d'Orly et de Roissy. Il s'agit bien là d'une compétence gouvernementale, en application des dispositions combinées de l'article 68 de la convention de Chicago et du règlement CEE 2408/92.

La spécialisation d'Orly et de Roissy ne vise pas uniquement à protéger les intérêts d'Air France, mais également à défendre l'industrie française du transport aérien. Cette spécialisation doit avoir pour objet de priver les compagnies américaines du réseau d'apport domestique et moyen-courrier dont elles bénéficient présentement à Orly et d'y empêcher, je le répète, la constitution d'un pôle concurrent d'Air France. Rappellerai-je, chers collègues, que nos amis britanniques ont favorisé British Airways à Heathrow, que nos amis allemands ont favorisé Lufthansa à Francfort, que nos amis néerlandais ont favorisé KLM à Amsterdam ?

C'est l'avenir aussi de l'emploi qui est en jeu. Le Président de la République a déclaré que l'emploi devait être au cœur de toute politique. Si Air France ne se redresse pas, non seulement nous aurons investi à perte l'argent des contribuables, mais des milliers d'emplois industriels qualifiés seront perdus, tant dans le transport que dans l'assistance au sol. Les compagnies privées qui travaillent en sous-traitance verront leur chiffre d'affaires diminuer de 25 %, et Aéroports de Paris risque de perdre son second rang européen.

Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, avant de vous interroger sur l'avenir, vous me permettez de vous poser une question ponctuelle. Vos services m'ont indiqué que la seule appréciation qu'ils avaient portée sur Air Liberté provenait de comptes dûment certifiés par des commissaires aux comptes, qui faisaient état d'une excellente situation financière. Or, l'ensemble de la profession avait appelé l'attention du Gouvernement et des rapporteurs du Parlement sur la gestion plus que douteuse de cette compagnie. Quelle a donc été exactement la nature de votre contrôle ?

Il reste aujourd'hui un espoir de redressement du transport aérien français, un sursis. Pour autant, cela ne dispense pas de devoir déjà penser à l'avenir. Et je souhaiterais savoir si le Gouvernement a réfléchi à un phénomène qui prend de plus en plus d'importance : la délocalisation des activités de transport.

Contrairement à ce qu'imaginent de nombreux analystes, le 1^{er} avril 1997 ne marquera pas l'achèvement du marché aérien, mais seulement une étape vers une libéralisation plus accentuée encore. Le corollaire de la compétition sur un marché est la recherche par les entreprises de la gestion la plus serrée, ce qui implique la diminution de la masse salariale, en choisissant les zones géographiques où les contraintes sociales et salariales sont les plus faibles, y compris hors de la Communauté européenne. Certaines compagnies aériennes européennes ont ainsi délocalisé leur comptabilité ou leur activité informatique en Inde, où la main-d'œuvre qualifiée – et même très qualifiée – est d'un coût nettement moins élevé qu'en Europe.

Au cas d'espèce, il s'agit seulement d'activités annexes, mais certaines compagnies envisagent une gestion nouvelle de leur activité principale, à savoir le transport de passagers. S'il est en effet difficile de concevoir un service d'entretien d'avions éloigné d'un aéroport, rien n'empêche de recruter un personnel navigant hors des frontières du pays d'origine de l'entreprise : c'est ainsi que fonctionnent les compagnies aériennes asiatiques. De ce fait, une compagnie tant française qu'étrangère pourra recruter librement un salarié ressortissant de la Communauté européenne, en application du principe de libre circulation des personnes. Mais le phénomène risque d'être encore accentué quand les Etats membres se seront mis d'accord sur le principe de la licence unique des pilotes.

Le risque est donc grand d'une concurrence accrue fondée sur les différences de salaires ou de protection sociale. Les pouvoirs publics et les compagnies nationales françaises n'ont pas su négocier l'adaptation du transport aérien de notre pays au marché communautaire. Il faut souhaiter qu'ils sachent anticiper les conséquences de l'harmonisation prochaine des règles s'appliquant aux personnels navigants.

En conclusion, mes chers collègues, la commission des finances a adopté les crédits du transport aérien et du budget annexe de l'aviation civile et vous demande d'émettre un vote similaire. Mais nous nous trouvons, j'y

insiste, à un tournant crucial pour l'avenir du transport aérien français. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

M. François Asensi, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les transports aériens. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la présentation des crédits du budget des transports aériens et du budget annexe de l'aviation civile est l'occasion pour notre assemblée d'être informée des problèmes que traverse l'ensemble de la filière aéronautique.

Depuis les années 80, le secteur du transport aérien connaît une véritable révolution. L'onde de choc provoquée par la déréglementation américaine a gagné l'ensemble des liaisons internationales, puis l'Europe et chacun de ses Etats membres. Elle se traduit par une concurrence exacerbée, des dérives tarifaires et des suppressions massives d'emplois. Le bilan de ces années de crise est implacable : 630 annulations de commandes d'avions et 150 000 suppressions de postes.

Selon l'IATA, réunie en congrès à Genève, la plupart des compagnies américaines devraient réaliser cette année des bénéfiques records. Mais ce redressement s'est fait au prix d'un véritable séisme social.

En Europe, la guerre des tarifs que se livrent les compagnies aériennes, notamment françaises, et l'ouverture du ciel européen à la concurrence pèsent fortement sur leur activité. En effet, dès le 1^{er} avril 1997, les mesures du troisième paquet de libéralisation du transport aérien entreront en vigueur. Rappelons qu'elles sont la conséquence d'une volonté politique des membres de l'Union européenne, exprimée à l'unanimité et traduite par des règlements communautaires. Les gouvernements socialistes et libéraux les ont entérinés sans avoir organisé à l'époque un grand débat public national sur les conséquences de leur application.

Les effets de ces décisions sont aujourd'hui d'autant plus dommageables pour les personnels que la libéralisation se fera sans harmonisation des normes sociales et sans mise en place d'une politique commune du transport aérien en Europe.

La multiplication des accords bilatéraux entre pays membres de l'Union européenne et les Etats-Unis n'a pas permis l'harmonisation des conditions de la concurrence des grandes compagnies européennes entre elles. Les Américains ont négocié les accords dits de ciel ouvert avec les pays membres en vue de favoriser la croissance de leurs compagnies et de profiter de leur dispersion pour conquérir de nouvelles parts sur le marché mondial. Dans ce contexte, les chances de voir aboutir le mandat de négociation sur les conditions de la concurrence, récemment confié à la Commission européenne par le conseil des ministres, sont pratiquement inexistantes.

Dans le but de protéger l'emploi, des mesures concrètes auraient dû être prises pour harmoniser les conditions sociales européennes et surtout interdire les pratiques de délocalisation évoquées par notre collègue Gilbert Gantier. Or rien n'a été décidé ; il ne faut donc pas s'étonner que le recours à des pavillons de complaisance, comme dans le secteur maritime, se développe rapidement.

Certaines activités sont déjà délocalisées vers les pays à bas coûts sociaux. Qu'en est-il de l'Europe sociale, quand Lufthansa délocalise une partie de ses activités de maintenance en Chine ?

Il me paraît encore possible, même si les marges de manœuvre sont étroites, de prendre des initiatives fortes pour définir un socle de droits sociaux européens qui éviterait un nouveau cataclysme social. Les syndicats français et européens ont un rôle à jouer dans ce sens.

Sous la pression effrénée de la concurrence, les compagnies françaises ne sont pas sorties de la zone de turbulences. Elles doivent désormais s'adapter à un environnement fortement concurrentiel.

Dans un contexte de mondialisation, les alliances entre compagnies américaines et européennes se multiplient. Elles représentent 50 % de l'offre globale sur l'Atlantique Nord. La coopération récente entre American Airlines et British Airways en est une nouvelle illustration. Faire face à ce futur géant mondial exploitant près de 1 900 appareils, pouvant transporter 200 millions de passagers et générant un chiffre d'affaires de 200 milliards de francs suppose, pour Air France, l'intensification de sa politique d'alliances au cours des prochains mois.

Au sein de cette compagnie, la situation reste plus que fragile. Les salariés sont inquiets et la grogne dans l'encadrement ne cesse de monter. De nombreux indicateurs tendent à s'améliorer mais les progrès sont moins rapides que prévu. Pour parvenir à l'équilibre fin 1997, la direction envisage la mise en œuvre d'un autre plan qui risque à nouveau d'être pénalisant sur le plan social. La privatisation programmée du groupe n'apparaît pas comme une solution crédible aux difficultés d'Air France. Elle risque de créer une nouvelle culture d'entreprise située aux antipodes des missions de service public.

L'ouverture à la concurrence des liaisons à plus fort trafic de l'ex-Air Inter, de toutes les lignes domestiques aux compagnies françaises, produit des effets néfastes. Le déficit d'Air France Europe pourrait atteindre près de 1,3 milliard de francs en 1997. La mise en œuvre d'un plan de redressement comprenant notamment 950 suppressions de postes illustre la gravité de la situation sociale. La fusion est prévue en 1997, au moment où les deux compagnies devront affronter l'ouverture du ciel à la concurrence. La mise en œuvre de cette fusion suscite l'émotion bien légitime des personnels au sol et navigant qui verront leur culture aéronautique se dissoudre dans celle d'Air France. Elle scelle l'abandon définitif de la mission de service public, notion pourtant fortement enracinée dans notre tradition républicaine.

La libéralisation provoque également des effets désastreux dans le ciel français. Le Gouvernement pouvait prévoir ce scénario. En effet, les clauses de sauvegarde introduites dans les règlements communautaires devaient permettre aux compagnies aériennes de se préparer. Or la Commission a donné une interprétation libérale des textes communautaires. Cela a conduit le ministre des transports de l'époque à libéraliser au 1^{er} janvier 1995 l'accès aux liaisons intérieures pour les compagnies aériennes françaises. Moins de deux ans après cette libéralisation, chacun fait le constat d'un affaiblissement des compagnies dans un contexte de concurrence échevillée aboutissant à des pertes.

Les mécanismes de régulation du marché, prérogative centrale de l'Etat, n'ont pas été exercés. En effet, le règlement communautaire de 1992 sur les tarifs prévoit la possibilité pour un Etat membre d'intervenir lorsqu'il constate l'existence d'une spirale des prix de nature à dés-

tabiliser le marché. Il prévoit également la vérification de la capacité financière des compagnies aériennes. Malheureusement, l'Etat n'a pas joué son rôle de régulateur. Il n'a pas utilisé les clauses de sauvegarde qui auraient permis d'enrayer la guerre tarifaire et de mieux apprécier l'assise financière de ces compagnies.

Le 10 juillet 1996, votre gouvernement a accordé de nouveaux créneaux horaires à Air Liberté et, le 26 septembre, elle se déclarait en cessation de paiement. Dès lors, il n'est pas étonnant que les fusions soient à l'ordre du jour pour que ces compagnies retrouvent leur équilibre.

Avec le ralliement complice de la banque Rivaud à la solution British Airways pour le rachat d'Air Liberté, la voie est désormais libre pour la compagnie britannique qui disposera d'une puissance de feu commerciale sur le marché européen le plus important. British Airways est donc en position pour être le n° 2 du transport en France derrière Air France. La compagnie anglaise risque de reprendre les 25 000 créneaux horaires dont dispose Air Liberté, soit 23 % des créneaux à Orly.

Pour Air France, le développement des capacités aéroportuaires de Roissy et la maîtrise commerciale de son marché sont pourtant vitaux. Le risque de voir se constituer à Orly – cela a été dit précédemment – un *hub* concurrent à celui d'Air France à Roissy, à travers l'offre de reprise de British Airways, montre l'urgente nécessité de réorganiser le système aéroportuaire parisien.

Monsieur le ministre, seul un allègement de la pression sur la demande de créneaux horaires à Orly permettra d'atténuer les effets de la concurrence. La spécialisation d'Orly sur les lignes intracommunautaires permettrait alors de priver les compagnies américaines du réseau d'apport domestique et moyen-courrier dont elles bénéficient à Orly et d'empêcher la constitution d'un *hub*. Il en va de la survie des ailes françaises et de l'emploi.

Au sujet des infrastructures aéroportuaires, j'ai toujours rappelé mon opposition à un développement non maîtrisé de Charles-de-Gaulle. Les manifestations et les initiatives citoyennes ont contribué à mettre en échec l'objectif irréaliste des 80 millions de passagers. Sécurité, emploi et protection de l'environnement doivent rester, dans les années à venir, des priorités absolues. Tout en rejetant une conception purement productiviste et aveugle en termes de croissance et d'infrastructures aéroportuaires, il est indispensable de considérer la plate-forme comme un pôle générateur d'emploi et de développement économique. En ce sens, il est vrai que l'aéroport Charles-de-Gaulle est une chance pour notre pays. On ne saurait passer sous silence cette priorité d'autant plus que les populations riveraines sont touchées durement par la crise économique.

La réduction des nuisances sonores subies par les riverains est également une donnée fondamentale. L'idée selon laquelle la réduction probable du bruit pourrait compenser l'augmentation du survol des communes est totalement absurde, notamment à Orly où le seuil des 200 000 mouvements d'avions devrait être impérativement respecté.

Concernant la circulation des avions dans le ciel, un projet de réorganisation de l'espace aérien entre la France et la Suisse, plus connu sous le nom de ZOE, est actuellement en cours. D'après la direction de la navigation aérienne, la gestion de cet espace aérien pourrait être assurée par un centre unique de contrôle aérien situé à Genève. Or, cette solution n'est pas sans poser de graves problèmes financiers, techniques et sociaux. L'autre solu-

tion, dite de répartition, qui consiste à répartir les espaces aériens dans les centres des deux pays semblerait plus favorable aux intérêts français. Avant toute décision définitive, je souhaite, monsieur le ministre, que ce dernier scénario soit étudié rapidement par la direction de la navigation aérienne.

La situation de la construction aéronautique soulève toujours de fortes interrogations. Les mutations du transport aérien et la baisse des commandes militaires ont des effets bien connus sur ce secteur : fusions, restructurations, suppressions de sites et d'emplois, abandon d'activités, délocalisations, privatisations. Dans ce secteur, la concurrence est très féroce et l'on observe, depuis quelques années, un fort mouvement de concentration.

Les constructeurs français – Aérospatiale et SNECMA – ont connu une année difficile. Cependant, la reprise s'amorce, avec la confirmation d'une reprise des commandes. Dès lors, il est impératif d'accompagner cette reprise et de procéder aux adaptations qui s'imposent.

L'industrie aéronautique doit renforcer impérativement ses positions sur un marché très concurrentiel dominé par les Etats-Unis. Des rapprochements paraissent donc indispensables pour donner aux Européens les moyens de lutter à armes égales avec de grands groupes.

Ces différentes adaptations pour préserver la place de l'aéronautique française et européenne dans la compétition mondiale supposent que l'Etat joue pleinement son rôle. Or, les soutiens publics sont très insuffisants et la fusion Aérospatiale-Dassault traduit une nouvelle fois, selon moi, la volonté de l'Etat de se désengager de l'Aérospatiale en poussant le groupe vers la privatisation. Ces modifications permettront-elles d'améliorer les performances d'un secteur industriel menacé ? Des risques sont réels de voir s'affaiblir notre potentiel industriel. Comment, dans ces conditions, permettre le développement de nouveaux projets indispensables pour assurer la place d'Airbus face à Boeing sur les marchés d'avenir ?

Le projet de budget pour 1997 que vous nous proposez, monsieur le ministre, constitue une nouvelle étape du désengagement de l'Etat dans le secteur du transport aérien, lequel aurait mérité pourtant un soutien public renforcé. Sans « Europe sociale », et sans affirmation du rôle prépondérant joué par les entreprises publiques dans l'économie nationale, la filière aéronautique ne pourra survivre bien longtemps face aux Américains et aux Asiatiques.

La commission a été insensible à mes critiques et à mes remarques et a, par conséquent, donné un avis favorable sur ces crédits. Pour ma part, plus que réservé, je lui ai fait part de mon opposition. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

M. Jean-Jacques Descamps, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour le tourisme. Monsieur le ministre, les crédits de votre ministère pour 1997 s'élèvent à 140,4 milliards de francs. Le volet tourisme représente 0,25 % de cet ensemble. Autant dire que ce n'est pas au montant des crédits qui lui sont alloués que l'on peut mesurer l'importance du secteur touristique dans l'économie française, pas plus que l'importance de votre action et de celle de votre administration dans ce domaine, que tous les professionnels du tourisme se plaisent pourtant à reconnaître efficace.

Il n'est sans doute pas nécessaire de rappeler les chiffres qui résument l'importance du secteur touristique dans l'économie française. Disons simplement qu'il génère plus de 850 000 emplois permanents et plus d'un million d'emplois indirects. De plus, il joue un rôle essentiel en matière d'aménagement du territoire, particulièrement en espace rural.

Avec 350 millions de francs, les crédits du tourisme peuvent donc apparaître bien modestes. Cette relative faiblesse a pourtant une explication simple qu'il est bon de rappeler. Par sa nature même, l'activité touristique relève avant tout de l'initiative privée et de celle des collectivités territoriales. Le rôle de l'État n'est pas de s'y substituer. Il doit être limité aux interventions qui relèvent directement de sa responsabilité et de ses compétences par application du principe simple de subsidiarité.

Votre projet de budget du tourisme a été élaboré en tenant compte de la nécessité de freiner significativement la progression des dépenses publiques. Globalement, il est réduit de 12 % par rapport au budget voté de 1996, cette baisse étant en fait ramenée à 7,6 % par rapport aux moyens réellement disponibles en gestion.

Cette situation vous a conduit, monsieur le ministre, à redéployer les crédits au profit des actions les plus directement susceptibles de dynamiser nos performances touristiques.

J'ai retenu trois grands principes qui me paraissent avoir déterminé les orientations budgétaires que vous nous proposez aujourd'hui.

L'administration du tourisme, en premier lieu, doit disposer des moyens suffisants, ni plus, ni moins, pour assurer la cohésion du secteur, mission qui relève directement de la responsabilité de l'État. Son objectif doit donc se limiter à la mise en œuvre d'un ensemble de règles fiscales, sociales et financières, qui doivent permettre aux entreprises de fonder leur action de manière claire et cohérente. Il est évidemment nécessaire que cette réglementation s'adapte à l'évolution des marchés. Je tiens, à ce propos, à insister sur le rôle essentiel des services déconcentrés, lié au fait qu'ils sont réellement au contact des réalités locales, là où se construit l'initiative touristique, comme je viens de le dire.

Un effort, que je salue, a été fait en direction des délégations régionales au tourisme dans ce projet de budget. Il faudra, à notre avis, encore l'amplifier car les directions régionales du tourisme mériteraient de bénéficier d'un effectif un peu plus nombreux et de moyens de fonctionnement supplémentaires. Je pense à certaines régions particulièrement diversifiées en matière touristique et très étendues.

Un tel aménagement ne serait pas nécessairement très coûteux. On peut imaginer des accords avec d'autres administrations déconcentrées, ou avec les secrétariats généraux pour les affaires régionales des préfetures. Cela permettrait, par exemple, de décharger les délégués régionaux d'un certain nombre de tâches administratives pour leur permettre de se consacrer plus complètement à l'assistance sur le terrain.

De plus, il faudra continuer à privilégier l'envoi des fonctionnaires centraux sur le terrain par des incitations à la mobilité. Il faudra bien qu'on y arrive !

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Jean-Jacques Descamps, rapporteur spécial. La mise en place d'une politique nationale de l'offre constitue, monsieur le ministre, une autre de vos priorités. La recherche d'innovations dans ce secteur et les efforts

d'amélioration des produits méritent d'être encadrés par des professionnels susceptibles d'apporter une expérience patiemment acquise.

L'Agence française de l'ingénierie touristique – l'AFIT – a un rôle majeur à jouer dans ce rôle de conseil aux opérateurs touristiques. Il conviendra pour cela de veiller à recadrer son action et, notamment, de clarifier ses missions et ses modes d'intervention. Il me semble particulièrement utile, à ce sujet, que les collectivités territoriales, par le biais des délégations régionales, puissent faire appel plus largement aux compétences de l'Agence.

Parallèlement à l'action sur l'offre, il est cependant nécessaire de maintenir les efforts sur la demande. On sait que la position de la France, même si elle reste enviable, s'affaiblit en termes de fréquentation touristique étrangère. Il importe donc de renforcer nos actions de promotion pour consolider nos parts de marché, les diversifier et les accroître.

Depuis 1987, cette tâche est confiée à Maison de la France, structure que tout le monde connaît bien maintenant, bâtie sur le principe d'un partenariat volontaire entre les pouvoirs publics, les professionnels, les régions et les associations. Cette structure, qui a montré son efficacité, mérite d'être redynamisée sans pour autant toucher au principe de son autonomie par rapport à l'administration et à celui du choix de professionnels du marketing pour la diriger.

Pour 1997, la contribution de Maison de la France à l'effort de réduction des dépenses publiques se traduit également par une subvention de l'État en retrait. Certes, la mise au point d'indicateurs de performance et la réorganisation des services devraient permettre de préserver l'efficacité des actions de promotion.

Néanmoins, il me semble toujours dangereux d'accepter une baisse de la subvention budgétaire dans ce domaine, compte tenu de sa capacité d'entraînement sur la contribution des autres partenaires. Je rappelle l'effet de levier considérable sur l'activité économique générale des moyens financiers consacrés à la promotion touristique à l'étranger. Cela justifie qu'on n'ait pas toujours en cette matière une approche purement comptable de la nécessaire rigueur budgétaire. Quoi qu'il en soit, Maison de la France devra s'alléger au maximum de sa structure centrale pour consacrer la plupart de ses moyens à la promotion directe sur le terrain.

J'en viens au troisième – et dernier – principe qui me paraît avoir inspiré la préparation de ce budget. Il se traduit par une diminution considérable, et une simplification dans leur présentation, des crédits consacrés précédemment aux interventions territoriales hors des contrats de plan. J'imagine que certains vous reprocheront ce choix, monsieur le ministre. J'estime, pour ma part, que dans la logique de maîtrise des dépenses publiques, il n'est pas critiquable. Vous l'avez justifié au mois de juin devant le Conseil national du tourisme, dans un discours courageux, très dense et très direct, et apprécié par les membres du conseil, en estimant que votre budget ne devait pas s'épuiser à fournir des crédits d'appoint à la politique d'aménagement du territoire.

Je note également que les dotations prévues pour la réalisation des contrats de plan, qui sera étalée sur une année supplémentaire, permettront à l'État de tenir ses engagements, notamment en ce qui concerne la rénovation des hébergements touristiques à caractère associatif.

En complément, j'espère que vous obtiendrez du Gouvernement, et plus précisément du ministère du budget, quelques avancées supplémentaires en matière d'aide à la

modernisation de la petite et moyenne hôtellerie rurale ou à la renégociation des prêts des professionnels, lesquels le méritent bien car ils ont eu le courage, il y a quelques années, de prendre des risques pour rénover leurs établissements en empruntant à des taux élevés. Heureusement, maintenant, ces hôtels rénovés accueillent les touristes. Ils ont donc contribué au développement de l'emploi.

M. Jean Tardito. C'est un vœu pieux !

M. Jean-Jacques Descamps, rapporteur spécial. J'évoquerai, en conclusion, le programme ambitieux de réforme des conditions d'attribution du chèque-vacances qui s'intègre dans le cadre de la politique de lutte contre l'exclusion tout en constituant un élément propre à développer considérablement la consommation touristique intérieure.

Je souhaite vivement que ce projet puisse être très rapidement opérationnel et s'accompagner d'un effort important de diffusion et de commercialisation, peut-être, je vous l'ai déjà suggéré, en utilisant les réseaux déjà existants de commercialisation des chèques-restaurant.

Le projet de budget qui nous est présenté va conduire l'administration du tourisme à devoir être encore plus efficace, plus sélective dans la répartition de ses moyens en faveur des actions les plus directement utiles pour le développement de l'économie touristique.

Dans ce domaine, peut-être plus que dans tout autre, la portée des interventions de l'État tient davantage à leur pertinence qu'à leur abondance.

M. Jean Tardito. C'est un euphémisme !

M. Jean-Jacques Descamps, rapporteur spécial. Il s'agit donc moins d'aider financièrement que de conseiller et de coordonner avec le plus grand pragmatisme possible. Votre projet de budget y tend, monsieur le ministre.

C'est pourquoi, mes chers collègues, la commission des finances vous invite à adopter les crédits du tourisme. (*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. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour le tourisme.

M. Jean-Michel Couve, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour le tourisme. Monsieur le ministre, les crédits que vous nous proposez au titre du tourisme pour 1997 s'élèvent à 350,13 millions de francs en moyens de paiement et à 362,1 millions de francs en moyens d'engagement, en baisse, respectivement de 12 % et de 16,5 % par rapport à ceux prévus dans la loi de finances initiale pour 1996. Mais la diminution des moyens n'atteindra, de fait, que 7,6 % par rapport à ceux réellement mis à disposition pour 1996 et elle doit, de plus, être replacée dans son contexte, celui d'une politique nouvelle et attendue de réduction des dépenses publiques et des déficits de l'État.

De plus, ce budget s'inscrit dans un ensemble de mesures très favorables au secteur que vous avez présentées au Conseil national du tourisme le 17 juin dernier : mettre les Français au cœur de la politique touristique, améliorer et mieux coordonner l'offre, éviter la dispersion des moyens et redéfinir les rôles respectifs de la direction du tourisme, de l'Agence française d'ingénierie touristique et de Maison de la France.

Les crédits du titre III, à 128,9 millions de francs, sont sensiblement identiques à ceux de la loi de finances initiale de 1996. Ils intègrent des économies par réduction

de personnels, mais aussi un renforcement très significatif des moyens d'étude et d'évaluation des actions et des dépenses, qui sont doublés, avec 3,4 millions de francs. Cette mesure permettra aux acteurs, très dispersés et parfois trop isolés dans leurs secteurs, de mieux connaître leur environnement professionnel et d'orienter plus efficacement leurs politiques.

Les crédits alloués aux délégations régionales au tourisme sont également renforcés avec une augmentation de 33 %, à 6 millions de francs.

Même si cette augmentation ne doit servir qu'à faciliter modestement leur fonctionnement, elle témoigne d'une volonté de s'appuyer sur ces services déconcentrés pour une meilleure organisation territoriale, une utilisation plus rationnelle des crédits de l'État et des collectifs de nature à rendre votre politique plus opérationnelle sur le terrain.

Enfin, les crédits destinés à renforcer la campagne « Bonjour » de qualité de l'accueil augmentent de 25 %. Cette action est essentielle dans le contexte d'une concurrence internationale de plus en plus offensive.

Les crédits du titre IV s'élèvent à 196,24 millions de francs.

Les moyens de l'observation économique sont augmentés de 2,5 %.

Une modification de nomenclature traduit la volonté de globaliser les crédits d'intervention en faveur de la politique de l'offre touristique. L'action de l'État, ainsi mieux concentrée sur des actions ciblées en fonction des priorités, devrait s'en trouver renforcée.

C'est ainsi que, pour un montant de 37,3 millions de francs, l'article intitulé « interventions stratégiques » prend en compte les actions à caractère économique, pour 21 millions de francs, la valorisation du produit touristique par l'AFIT, pour un montant de 9,3 millions de francs, et le soutien au secteur associatif dont les crédits, en diminution de 10 %, atteignent 7 millions de francs.

Les moyens d'action alloués à Maison de la France, 54 millions de francs, seront identiques à ceux engagés en 1996. Une nouvelle présentation budgétaire permet d'individualiser plus clairement ce qui revient à la subvention de fonctionnement et à la contribution aux actions de promotion.

Les contrats de plan, pour un montant de 16,6 millions de francs, enregistrent une baisse de 8,4 millions de francs, du fait de l'étalement sur une année supplémentaire de leur mise en œuvre.

Les crédits des programmes d'aménagement touristique diminuent à 2 millions de francs. Compte tenu de la contrainte budgétaire, ils ne pouvaient être considérés comme prioritaires puisqu'ils sont affectés en complément des contrats de plan à des projets d'aménagement du territoire.

Il en est de même au titre VI où les programmes d'aménagement touristique ne bénéficient que de 2 millions de francs en crédits de paiement, pour la même raison.

Les dotations en capital des contrats de plan, 15,1 millions en crédits de paiement et 20,7 millions en autorisations de programme, s'inscrivent en baisse, ainsi que les moyens affectés à la rénovation des hébergements touristiques à caractère associatif : 7,9 millions en crédits de paiement et 16,3 millions en autorisations de programme.

La baisse du volume des crédits de paiement s'explique toutefois par une nette progression de la dotation de services votés pour 1997, qui passe à 14 millions. Cela permettra la poursuite des opérations engagées antérieurement, et c'est là essentiel.

Au total, les orientations que vous proposez en cette période d'économies budgétaires permettront à votre ministère de se concentrer sur des actions qui sont effectivement prioritaires car les plus à même de mieux structurer l'offre et de mieux coordonner et rentabiliser les moyens mis à disposition des multiples acteurs sur le terrain.

Je me félicite aussi des décisions que vous avez prises par ailleurs et qui constituent de réelles avancées.

En tout premier lieu, les chèques-vacances devraient être ouverts aux salariés des petites entreprises et aux non-salariés et commercialisés à l'étranger. Pouvez-vous nous confirmer, monsieur le ministre, qu'un projet de loi sur ce sujet viendra bientôt en discussion au Parlement ? Je le souhaitais depuis de nombreuses années. Vous concrétiserez ainsi une formidable espérance pour les 40 % de Français qui ne prennent toujours pas de vacances, faute de moyens pour la plupart.

M. Jean Tardito. Malheureusement.

M. Michel Bouvard. Ça, c'est une véritable question !

M. Jean-Michel Couve, rapporteur spécial. Je pense aussi au développement de nos équipements touristiques qui en seront les premiers bénéficiaires.

Vous avez également demandé à l'AFIT, dans le cadre de la convention 1996, de réaliser un inventaire de l'offre française, document sans lequel, à force de dispersion, on ne peut fonder une véritable politique de développement touristique. Vous comptez aussi vous appuyer sur le serveur que prépare, avec les autres fédérations, la Fédération nationale des comités départementaux de tourisme, présidée par Josselin de Rohan.

Il me reste à évoquer un certain nombre de problèmes qui n'ont pas encore trouvé de solution et qui concernent directement, et au jour le jour, les professionnels, institutionnels et associatifs qui sont les chevilles ouvrières de notre industrie touristique.

Pour le secteur de l'hôtellerie, cafés, restauration, demeurent les distorsions de concurrence dues à la trop grande différence de TVA entre une partie de la restauration dite industrielle et la restauration classique, et persiste le décalage avec les restaurateurs de pays étrangers, moins imposés. Il faudrait impérativement y remédier d'ici à la fin de 1997 dans le cadre de la renégociation européenne sur la taxation des produits et services.

Par ailleurs, vous avez bien voulu indiquer qu'avait été retenu le principe de l'allègement des charges sociales sur les avantages en nature. Tant mieux ! Resterait à revoir le problème de la déductibilité de la TVA sur les dépenses engagées à titre professionnel. Cette question, qui pourrait sembler déplacée dans le contexte actuel, devra être réexaminée. En effet, si le coût de cette mesure peut être évalué à 5 milliards de francs, ses retombées immédiates en termes de relance de la consommation seraient très largement supérieures.

Il faudrait enfin, le problème de la surcapacité hôtelière étant en voie de règlement, poursuivre en 1997 la lutte contre le paracommercialisme et le plan d'aide à la restructuration de la dette de l'hôtellerie indépendante.

En ce qui concerne le tourisme associatif, dont le rôle humain et social n'est plus à démontrer, il importe que soit poursuivie en 1997, à son bénéfice, la mesure d'affec-

tation des excédents de l'Agence nationale pour le chèque-vacances, conformément au texte fondateur de 1982.

Par ailleurs, les associations sont actuellement soumises, au plan fiscal, à des interprétations variables des textes en vigueur, voire à des textes différents. Dans l'attente des conclusions du Conseil national de la vie associative, que notre Premier ministre a chargé d'un travail sur l'utilité sociale, et de la réforme de la fiscalité de ces associations, ne pourrait-on prêter une attention particulière aux conditions dans lesquelles sont exercés les contrôles ?

Je souhaiterais également attirer votre attention sur les procédures de classement des hébergements touristiques auxquelles vous portez, je le sais, un intérêt particulier. Je regrette que le décret portant obligation de déclaration en mairie des hébergements non professionnels n'ait toujours pas été signé. Or, pour éviter que ne se perpétue une concurrence déloyale vis-à-vis des professionnels et une privation de recettes pour les communes à vocation touristique, il faut impérativement, et par tous moyens, inciter ces loueurs à se déclarer. Ne peut-on retenir la proposition de mon collègue Patrick Ollier d'étendre à ces hébergements, à la condition qu'ils soient déclarés, la mesure d'exonération de TVA pour les travaux d'un montant inférieur à 40 000 francs applicable aux résidences principales ?

Enfin, je ne peux conclure sans évoquer l'évolution depuis quelques années du poste « voyages » de notre balance des paiements.

Alors que l'Organisation mondiale du tourisme révèle que le marché mondial s'est accru de 2,2 % par an de 1990 à 1995, et qu'il progressera de 3,2 % par an de 1995 à 2000, nos résultats stagnaient depuis 1992.

M. Alain Le Vern. Eh oui !

M. Jean-Michel Couve, rapporteur pour avis. Or, en 1995, le nombre de séjours étrangers a diminué de 350 000 alors que le solde baissait de 4,6 milliards. Les crises intérieures – terrorisme, grèves de novembre et décembre – ainsi qu'un plus grand nombre de départs de Français à l'étranger peuvent en partie l'expliquer.

Quel regard porter alors sur les chiffres des cinq premiers mois de 1996 qui révèlent une baisse de 1,7 % de la fréquentation hôtelière par les touristes étrangers et évaluent à 2,8 milliards la nouvelle baisse du solde de la balance ?

Il faut bien admettre qu'il existe des raisons structurelles à cette relative désaffection de la destination France.

M. Alain Le Vern. Quelle cruauté !

M. Jean-Michel Couve, rapporteur pour avis. Un certain nombre de dispositions que vous proposez ont pour but d'y remédier, mais je demeure persuadé que, si nous voulons nous mettre à l'abri, de façon durable, des fluctuations de marchés et d'une concurrence internationale de plus en plus offensive, il faudra, à terme, que l'Etat apporte plus de moyens. Encore faudra-t-il, certes, cesser de les demander de façon incantatoire sans préciser pour quoi faire, pour quels besoins, à quels coûts, et pour quelles perspectives en termes de retombées.

A ce sujet, il suffit de rappeler que les dépenses des touristes étrangers en 1995 ont généré, entre autres, 27,5 milliards de recettes de TVA. C'est dire le potentiel productif et la force de levier que pourrait constituer un engagement plus important et judicieusement ciblé de l'Etat. Mais nous n'en sommes pas là.

La réduction des dépenses publiques est aujourd'hui une impérieuse nécessité qui implique des choix. Ceux que vous avez faits permettent, à défaut de pouvoir dépenser plus, de dépenser mieux. C'est la raison pour laquelle mes collègues de la commission de la production et des échanges ont bien voulu suivre mon avis et donner leur accord à l'adoption des crédits que vous nous présentez. (*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. Nous en venons aux orateurs inscrits. La parole est à M. Marc-Philippe Daubresse.

M. Marc-Philippe Daubresse. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget de l'équipement, des transports et du tourisme, dont nous débattons aujourd'hui, affiche une volonté politique résolue, clairement exprimée en exergue à sa présentation, celle de dépenser mieux, c'est-à-dire de poursuivre l'assainissement des finances publiques en ménageant les infrastructures qui assurent à nos concitoyens la mobilité sociale et économique qu'ils revendiquent, tout en garantissant à terme l'équilibre des grandes entreprises publiques qui assurent l'exploitation des réseaux.

Ce budget, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, est globalement un bon budget pour la France et démontre, dans sa cohérence avec l'action initiée depuis 1993 par vos prédécesseurs, que notre pays peut s'enorgueillir de bénéficier d'un vrai ministère de l'équipement et des transports, qui refuse d'être le jouet de lobbies influents, ce qui n'est pas le cas dans les autres pays européens.

Votre budget est un bon budget, dans un contexte national difficile, d'abord parce qu'il ne remet pas en question l'effort d'équipement de notre pays en matière de grandes infrastructures, ensuite parce qu'il intègre, en dépit de sévères contraintes budgétaires, les premiers moyens nécessaires à la grande réforme qui assurera la renaissance de la SNCF et du service public et la redynamisation des sept grands ports autonomes, enfin, parce qu'il réoriente les dépenses vers des choix prioritaires et permet effectivement de dépenser mieux, puisque l'on ne peut plus dépenser plus.

En témoignent par exemple la redéfinition et l'affectation des crédits réservés à l'entretien des routes et à la sécurité routière. On a préféré cette année choisir des axes privilégiés d'action plutôt que d'essaimer les crédits.

Il y a là l'amorce d'une hiérarchisation des priorités en termes d'aménagement du territoire que nous souhaiterions voir à l'avenir affinée davantage, notamment dans les actions et les crédits consacrés au développement des alternatives modales au « tout autoroutier », que ce soit en matière de transport de personnes ou de fret.

J'insisterai peu sur les crédits réservés au transport maritime et au développement d'une nouvelle politique portuaire résolument porteuse d'avenir car la réforme portuaire que vous présenterez prochainement devant la représentation nationale va dans le bon sens et permettra de reconquérir les trafics maritimes. Je rappellerai simplement cet aphorisme des autorités du port de Rotterdam : « C'est le quai qui attend le navire, et non l'inverse. » Nous pouvons, je crois, faire confiance à nos concurrents néerlandais en matière de développement maritime et portuaire, et je voudrais que tous ceux qui ont la charge de cette politique aient en mémoire cet adage simpliste

en apparence mais portant en lui-même toutes les évidences à côté desquelles est malheureusement passé le pavillon français.

Pour le transport aérien et, en parallèle à l'intervention pertinente de M. Gantier, j'aimerais souligner quelques points importants.

Tout d'abord, le plan de redressement de notre compagnie nationale, Air France, évolue, en dépit de tous les obstacles, vers une issue que tous espèrent favorable. Il faut en effet que soit pérennisée la présence de la France sur les plates-formes aéroportuaires du monde entier. C'est un enjeu géopolitique. Il y va du rayonnement de notre pays.

L'équilibre apparemment retrouvé est encore précaire. On l'a vu avec la spéculation sur le baril du brut ces dernières semaines, qui a contrarié une tendance plutôt positive. Il nous faut donc rester vigilants et veiller à ce que l'Etat continue à donner à l'entreprise, comme vous le faites aujourd'hui, monsieur le ministre, les moyens de revenir rapidement dans la cour des grands, en termes de rentabilité et de capacité de développement.

A ce titre, l'Etat est parfaitement à même, s'il le désire, de maîtriser et de juguler les appétits actuels et futurs de nos compétiteurs britanniques de British Airways qui, par le biais des reprises successives de TAT et sans doute d'Air Liberté, cherchent essentiellement à récupérer les créneaux horaires de ces deux compagnies pour créer à Orly un *hub* concurrent de celui d'Air France à Roissy-Charles-de-Gaulle. Il suffirait que le Gouvernement modifie, comme il en a le droit le plus strict, les règles de répartition de trafic entre les aéroports parisiens. Vous avez déjà donné à la représentation nationale des indications en ce sens. Encore faut-il trouver le bon équilibre entre la préservation de l'environnement à Roissy-Charles-de-Gaulle et la spécialisation des deux aéroports. M. Asensi nous a fait tout à l'heure une démonstration pas très convaincante, car à force de poursuivre tous les buts en même temps, on n'arrive pas à dégager les bons équilibres.

M. François Asensi. Vous ne connaissez rien à la dialectique !

M. Marc-Philippe Daubresse. Vous avez réussi à les trouver, monsieur le ministre. Continuez, je vous en prie, dans ce sens.

Je souhaiterais à présent faire une brève parenthèse sur le tourisme. Vous avez choisi, toujours au nom du « dépenser mieux », de proposer une politique touristique plutôt cadrée en fonction d'impératifs nationaux, en réduisant notamment de 12 % les crédits de paiement et en renforçant dès cette année le contrôle central sur l'utilisation des crédits d'Etat. Peut-être, comme l'a dit Jean-Jacques Descamps, aurait-il été plus judicieux de réduire les crédits de fonctionnement et de dégager ainsi des moyens déconcentrés à la disposition des directions régionales du tourisme.

J'en viens maintenant à ce qui constitue l'essentiel de mon intervention au nom du groupe UDF : les transports terrestres.

Ce budget pose de fait trois interrogations essentielles. Quels équilibres pouvons-nous et devons-nous trouver entre les différents modes de transport terrestre en termes de pertinence économique, sociale et environnementale ?

Quels choix d'avenir faut-il faire, et quels choix du passé faut-il éventuellement remettre en cause, sur certains segments de marché ? En clair, peut-on continuer à subventionner des modes concurrents coûteux pour le

budget de l'Etat et opérant sur le même marché, sans qu'ils apportent la preuve que cette compétition est génératrice de gains substantiels pour la collectivité nationale ?

M. Germain Gengenwin. Ça c'est vrai !

M. Marc-Philippe Daubresse. Quels équilibres peut-on viser entre les exigences d'investissement qui se multiplient, et qu'il faudra bien hiérarchiser puisqu'il nous faut contraindre nos dépenses, et les coûts exponentiels de fonctionnement des services qui progressent mécaniquement du fait de l'accroissement des investissements et des statuts spéciaux des entreprises concernées ?

La création du FITTVN paraissait pouvoir apporter une solution au dilemme. Or, avec le temps, ce fonds en vient lui-même à illustrer cette problématique et devient l'objet de querelles et d'arbitrages complexes entre lobbies modaux.

Cette année, les crédits prévus pour 1997 sont de 3,1 milliards, ainsi répartis : 1 677 millions, c'est-à-dire plus de la moitié, pour la seule poursuite des deux autoroutes Vierzon - Brive et Clermont-Ferrand - Béziers, et 1 142 millions pour le transport ferroviaire et le transport combiné confondus. Il resterait 281 millions de francs pour les voies navigables.

Mme Idrac a fait état la semaine dernière d'un amendement du Gouvernement qui porterait la part des voies navigables à 350 millions de francs, compte tenu des besoins urgents de ce mode de transport, notamment les liaisons Seine-Nord et Seine-Est, tous les professionnels considérant que c'est prioritaire sur le plan stratégique.

Il est bien évident que les 69 millions ainsi ajoutés à l'un seront défalqués à l'autre. Mais quel autre ? Je comprendrais mal qu'ils soient amputés des crédits destinés au transport combiné, qui est devenu, à force de volonté politique, volonté confirmée par tous les gouvernements depuis 1993, un mode à part entière. Les résultats que nous avons enregistrés l'an dernier avant la grève de la SNCF le démontrent à l'évidence. Ce mode peut seul permettre de faire face aux saturations futures des corridors routiers européens, pour le désengorgement desquels nous n'avons plus, de toute façon, de capacités financières pour tracer des autoroutes *bis*, *ter* ou *quater*, saturées avant même que d'être inaugurées ! J'attends donc une réponse rassurante sur ce point.

Si nous rencontrons déjà de telles difficultés sur la répartition du seul fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, pourra-t-on réellement mettre en œuvre demain les cinq grands schémas d'aménagement du territoire, notamment en investissements, avec ces mêmes crédits ?

Puisque l'avenir n'apparaît pas vraiment sous des jours fastes, nous pourrions même à la limite nous poser la question suivante : si on demandait aujourd'hui à la représentation nationale à quels grands projets d'aménagement nous serions prêts à consacrer les 25 milliards de francs que nous avons gelés pour la liaison Rhin-Rhône, serions-nous encore aussi unanimes aujourd'hui dans notre vote ?

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Marc-Philippe Daubresse. Mon propos n'est pas de mésestimer l'intérêt du projet du canal Rhin-Rhône, qui a été confirmé par le Président de la République, mais de constater que, n'ayant plus la totalité des moyens nécessaires à la réalisation de nos options stratégiques, nous devons dorénavant arbitrer, phaser, hiérarchiser, bref

faire des choix courageux et investir quand nos concurrents européens l'ont déjà fait, notamment l'Allemagne et les Pays-Bas.

J'aimerais revenir un instant sur les enjeux de l'intermodalité, sur laquelle Jean-Claude Gaudin et Anne-Marie Idrac m'ont confié une mission de réflexion qui me conduira à proposer à la fin de ce mois un sixième schéma d'aménagement du territoire en quelque sorte, celui des terminaux du transport combiné et des plates-formes logistiques.

Il serait vain de ne s'intéresser qu'aux tuyaux que constituent les routes, les autoroutes, les voies ferrées, les voies fluviales et les couloirs aériens, et de négliger les plates-formes logistiques et les terminaux du combiné qui constituent des nœuds d'interconnexion de ces différents réseaux. Ce sont précisément ces points stratégiques qu'il faut regarder de près, hiérarchiser et organiser, et pour lesquels il faut assurer les financements nécessaires.

J'insisterai peu sur les crédits affectés à la SNCF puisque nous aurons l'occasion d'avoir un grand débat à l'occasion de la création du réseau ferré national, qui apparaîtrait comme l'ultime chance qui nous est offerte de conserver un service public ferroviaire à la française, sans crainte de démantèlement ni de remise en cause brutale des acquis des cheminots.

Tout cela nous montre bien qu'il est temps de recentrer la stratégie de cette grande entreprise publique en délimitant clairement l'extension de ses missions de service public. Mais, monsieur le ministre, vous avez été très clair lors de votre récent déplacement européen. Et je crois que la pérennité du service public est bien assurée avec cette réforme, dans laquelle vous vous êtes impliqué personnellement, ainsi que Mme Idrac.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Marc-Philippe Daubresse. C'est sur ce segment que la SNCF peut retrouver la rentabilité et les marges de manœuvre financières qui lui permettront d'assurer l'équilibre des activités aujourd'hui déficitaires.

Pour conclure, je constaterai que, dans un contexte difficile de maîtrise de la dépense publique, d'augmentation du trafic routier et de dérèglementation européenne, ce budget porte en germe les stratégies qu'il nous faudra choisir dorénavant, à savoir investir dans les réseaux qui se révèlent les plus pertinents.

Parallèlement à ces dispositions prospectives, vous avez commencé à réduire des dépenses de fonctionnement au profit des dépenses d'investissement. C'est là une bonne mesure à une époque où l'argent public est rare et cher.

Il faudra de toute façon, je le répète, cesser de subventionner la concurrence entre les modes de transport et choisir la complémentarité sur les segments pertinents, où chacun se montre le plus rentable du point de vue économique, social et environnemental. Il faudra veiller à ce que les schémas d'aménagement du territoire ne soient pas que des catalogues de besoins et de projets, mais qu'ils portent en eux les outils de la décision et la hiérarchisation des priorités dans chaque domaine. Enfin, il faudra faire en sorte que la grande réforme de la SNCF que vous allez mettre en chantier demain procède du même esprit prospectif que celui qui a guidé bon nombre des innovations que contient ce budget, auquel, après avoir précisé ici les nuances qu'il soulève, le groupe UDF apportera son soutien et son plein appui. (*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. Jean-Pierre Chevènement.

M. Jean-Pierre Chevènement. Madame et monsieur le ministre, vous pouvez plaider qu'avec ce budget vous ne vous en tirez pas plus mal que d'autres.

M. Michel Bouvard. Mieux !

M. Jean-Pierre Chevènement. Les crédits baissent, en engagements, de 2,4 %. Les effectifs chutent de 0,8 %. Certes, par le biais des investissements autorisés par le FDES sur le réseau routier concédé – 2,2 milliards de plus –, vous limitez les dégâts.

Mais vous subissez comme les autres – et peut-être plus que d'autres dans la mesure où vous êtes en charge de l'avenir à très long terme du pays – le poids de la récession depuis 1991 et des contraintes de Maastricht.

Le rétrécissement extrême des moyens budgétaires met l'avenir en panne. Et je voudrais le montrer tout particulièrement à travers le programme des TGV. A bien des égards, le dernier « grand programme » qui nous reste ! On avait connu le nucléaire, l'aéronautique civile, l'espace, les télécommunications, les grands projets intéressant la défense nationale. Tout cela est largement derrière nous. L'équipement électronucléaire du pays est réalisé. Aérospatiale licencie. Hermès a été abandonné et le CNES, au-delà d'Ariane 5, se cherche des objectifs. France Télécom est en voie de privatisation partielle et se heurte à la concurrence privée dans le domaine de la téléphonie mobile. Le programme Rafale est arrêté depuis plusieurs mois, faute d'argent. Les autres programmes militaires sont revus à la baisse, dégradés dans leurs performances ou étalés dans le temps.

Cette situation est d'autant plus préoccupante que la France compte 4 à 5 millions de chômeurs réels. La production industrielle stagne à l'indice 96 sur la base 100 en 1990. La consommation ne repart pas. Une épargne de précaution excessive s'est constituée.

On pourrait croire le moment venu de relancer l'activité par quelques programmes bien ciblés, dont la rentabilité économique pour la collectivité est incontestable.

C'est curieusement le moment que vous choisissez pour donner un coup de frein au programme TGV.

Personne ne réclame, soit dit en passant, la réalisation de 2 300 kilomètres de lignes nouvelles en dix ans, alors que 1 200 kilomètres ont été construits depuis 1981. Cette présentation des choses est fallacieuse, et ce n'est pas ce que je viens vous demander. Je le dis en particulier à Mme Idrac, dont je suis un lecteur attentif.

La réforme de la SNCF sera la pire ou la meilleure des choses selon les moyens que vous y consacrerez. Avec une progression de 0,7 % en 1997, ces moyens resteront mesurés. Ce sont seulement les deux tiers de la dette, 125 milliards de francs, qui sont pris en charge par l'Etat, alors que l'intégralité de la dette de la Bundesbahn a été prise en charge par la République fédérale d'Allemagne.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Dans quelles conditions !

M. Jean-Pierre Chevènement. L'entreprise Réseau ferré national doit recevoir en 1997 une dotation en capital afin de conforter sa situation financière. A quel niveau ? Nous l'ignorons en l'état actuel des choses, comme nous ignorons le résultat des expérimentations qui seront faites pour confier aux régions la responsabilité des services régionaux de voyageurs. 800 millions de francs supplémentaires inscrits en 1997 suffiront-ils ? Reste seulement

1,142 milliard pour l'investissement dans le domaine du transport ferroviaire et du transport combiné. C'est peu, très peu, pour financer la ligne nouvelle TGV Méditerranée, pour rénover les lignes existantes, pour maintenir un niveau correct des commandes de matériel roulant et pour assurer le développement du transport combiné.

C'est dans ce contexte qu'a paru le rapport Rouvillois, rapport d'excellente facture, riche de suggestions intéressantes,...

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je ne le vous fais pas dire !

M. Jean-Pierre Chevènement. ... mais qui ne vaudra que par l'usage qui en sera fait.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Et voilà !

M. Jean-Pierre Chevènement. Ma crainte est qu'il ne soit le paravent élégant d'un coup de frein brutal dans la réalisation des nouvelles lignes TGV, le rideau de fumée derrière lequel, contraintes de Maastricht obligent, les financiers de Bercy voudront mettre un terme au programme le plus original conçu et mis en œuvre par la France depuis vingt ans en matière de transports terrestres, je veux dire le programme de TGV.

Je souhaite traiter trois points successivement : montrer que ce programme répond à l'intérêt national ; affirmer la nécessité d'une programmation démocratique à l'échelle du pays, sur la place publique ; prendre enfin pour exemple le Grand-Est, où les choix à faire rapidement entre trois grandes infrastructures d'intérêt national requièrent la plus grande transparence.

Le réseau TGV constitue un programme qui répond à l'intérêt national. C'est d'abord un formidable outil d'aménagement du territoire. L'attractivité d'une région ou d'une ville dépend beaucoup de ses infrastructures de communication rapide. Je ne m'y étends pas. Naturellement, en France, on raisonne trop souvent par rapport à Paris. Il y aura bientôt des villes à moins de deux heures ou de trois heures, et des villes à plus de deux heures ou de trois heures, qui s'estimeront, à tort ou à raison, plus ou moins délaissées, et qui le seront effectivement si elles se situent dans un angle mort de l'aménagement du territoire. Je pense, par exemple, à Cherbourg, mais aussi à Mulhouse, Belfort, Montbéliard, qui, pourtant, se situent dans une région qui n'est pas un « Finistère », car, derrière, il y a des régions riches et densément peuplées – la Suisse, l'Allemagne du Sud, l'Autriche occidentale.

Reste que, avec l'interconnexion en région parisienne des différentes lignes, c'est la géographie de l'aménagement du territoire qui se trouve bouleversée pour les voyageurs et pour le fret.

S'agissant des voyageurs, on cherche aujourd'hui à minimiser l'effet TGV en raison de la concurrence aérienne et de la baisse des tarifs de l'ordre de 30 % depuis un an.

C'est, à mon avis, faire bien peu de cas des problèmes de saturation du ciel, de la sécurité aérienne. Qu'arrivera-t-il en cas d'accident grave comme celui survenu voici quelques années au mont Sainte-Odile, sur la liaison Lyon-Strasbourg ?

C'est faire bien peu de cas des effets pervers de la déréglementation aérienne par écrémage des liaisons rentables et abandon des liaisons moins fréquentées.

Du point de vue de l'aménagement du territoire, madame et monsieur les ministres, et du point de vue de l'égalité des citoyens devant le service public, ce n'est quand même pas un succès.

Dans ces conditions, le maintien du programme des TGV en lignes nouvelles, par le fait que celui-ci peut emprunter les lignes déjà existantes, reste la meilleure garantie que certaines villes pourront être desservies à l'avenir de façon rapide et confortable.

A terme, c'est le nécessaire rééquilibrage des transports au profit du rail qu'il faut privilégier. La saturation de nos routes et de nos autoroutes sur certains axes, entre l'Europe du Nord et l'Italie, notamment dans les régions alpines,...

M. Michel Bouvard. C'est vrai !

M. Jean-Pierre Chevènement. ... mais également entre l'Allemagne ou plus généralement ce qu'on appelle la « Banane bleue », et la péninsule Ibérique, nous commande de créer de véritables autoroutes ferroviaires ou de libérer certaines lignes existantes pour le transport du fret.

Le deuxième grand intérêt du réseau des lignes TGV consiste en la valorisation du territoire national, placé au carrefour des quatre plus grands pays européens en dehors de la France dans les limites actuelles de l'Union européenne : Grande-Bretagne, Allemagne, Italie, Espagne. Dans les documents publiés par la Commission européenne depuis 1990 jusqu'à aujourd'hui, les lignes considérées comme « maillons européens » se situent très souvent sur le territoire français. Et pour cause, puisque nous sommes au carrefour entre l'axe Italie - Grande-Bretagne et l'axe Espagne - Allemagne !

Ce grand programme de lignes nouvelles TGV est une manière de capter les flux de trafic et de refaire de la France le carrefour européen qu'elle était jusqu'au XIV^e siècle, quand - Braudel l'a montré - le trafic entre l'Italie et la Flandre l'a contournée par le détroit de Gibraltar.

Il y a là un grand projet national, capable de susciter l'enthousiasme et le dynamisme dans notre pays, souvent morose, et qui en a bien besoin. Alors que l'Allemagne mène à bien sa réunification et reconstitue un espace « *mittel*-européen » autour d'elle, il y a là un défi à relever pour la France, une France consciente de ses chances, même si elle n'est plus la puissance principale sur le continent européen.

Le troisième grand intérêt du programme TGV est de situer la France à l'avant-garde d'une technologie à grande vitesse, où la concurrence, certes limitée à trois pays - France, Allemagne, Japon -, est intense.

En matière de TGV, la France a pris de l'avance. Elle doit la conserver. Le TGV détient déjà le record de vitesse mondial - 515 kilomètres-heure. Nous l'exportons en Asie, en Corée, en Amérique, en Floride. D'autres marchés s'offrent à nous, en Amérique du Nord, en Amérique du Sud, en Asie du Sud-Est et de l'Est, en Australie et en Russie.

Nos concurrents, provisoirement distancés, mais provisoirement seulement, l'Allemagne et le Japon, parient sur le train à sustentation magnétique, le Maglev. Mais jamais le Maglev ne roulera sur les lignes existantes.

C'est donc notre choix, le choix de la France, qui a été le bon, à condition de ne pas le relâcher, et cela au moment où l'Allemagne prévoit de construire 3 200 kilomètres de lignes nouvelles à grande vitesse accessibles à ses trains ICE.

Pour la SNCF, le TGV est devenu symbole de modernité retrouvée, de confiance rendue dans leur avenir aux travailleurs du rail, aux cheminots, sans lesquels rien ne sera possible.

Restent évidemment les problèmes de financement, sur lesquels le rapport Rouvillois apporte des éclairages intéressants. Il recommande de phaser les projets en fonction de leur rentabilité financière et de leur rentabilité économique pour la collectivité. C'est le bon sens, à condition de ne pas confondre phasage et émiettement et de respecter certains effets de seuil en deçà desquels les gains de temps et de recettes resteraient trop limités.

Encore, derrière cette recommandation de phasage, faut-il être clair. Quelle enveloppe de crédits l'Etat entend-il consacrer au lancement de lignes nouvelles et à la modernisation du réseau classique existant dans les dix années qui viennent ?

Cette réponse dépasse le cadre du XII^e Plan ; elle intéresse le Plan suivant. Si la réponse est celle de votre budget 1997, madame et monsieur les ministres, alors s'éclaire mieux le choix tardif en faveur du train pendulaire. Je dis bien le « train pendulaire ».

Le TGV pendulaire, quant à lui, peut être une excellente chose dans les vingt prochaines années en raison du phasage.

Mais le train pendulaire, s'il devait se substituer à la technologie du TGV sur des lignes complètes, bref s'il devait correspondre à une renonciation, ne procurerait, vous le savez, qu'un gain de temps bien moindre : par exemple, vingt minutes sur la ligne Paris-Limoges, onze minutes sur Mulhouse-Dijon, alors que le TGV en site propre fait gagner une heure quarante.

M. Philippe Legras. Sans s'arrêter !

M. Jean-Pierre Chevènement. Onze minutes dans un cas, une heure quarante dans l'autre : cela ne se compare pas.

Reste qu'il faut trouver les accords avec ceux qui détiennent la technologie, Italiens ou Allemands, Fiat, ABB, et qu'il faut développer une technique franco-française en matière de TGV pendulaire.

Il faut des crédits pour cela. J'aimerais que vous nous éclairiez sur ce point.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. C'est prévu !

M. Jean-Pierre Chevènement. Plus généralement, il faut, pour les lignes nouvelles, trouver les financements nécessaires et éviter de compromettre par avance les capacités de la SNCF, gestionnaire d'infrastructures, à acquitter des péages substantiels. C'est fondamental. La réalisation de nouvelles lignes TGV implique des financements majoritairement publics au niveau de l'Union européenne.

Des projets prioritaires ont été identifiés lors des sommets d'Essen et de Corfou. Dans quelles conditions ? Totale opacité ! Par exemple, on a oublié le TGV Rhin-Rhône, dont la rentabilité financière ou économique au niveau de la collectivité est au moins égale, sinon supérieure, à celle des projets identifiés comme d'intérêt européen. Sans doute est-ce aussi un maillon européen, mais il ne figure pas parmi les projets prioritaires.

Ces effets d'annonce non suivis de concrétisation ne valent pas décision. Ils résultent de choix opérés dans la plus grande opacité, en dehors de tout contrôle démocratique, en particulier au niveau des parlements nationaux.

Le débat, monsieur le ministre, doit d'abord avoir lieu ici. Ensuite, une décision européenne légitime pourra peut-être être prise.

M. Kinnock, commissaire européen aux transports, m'a dit un jour : « Le TGV Rhin-Rhône est très intelligent, mais le Gouvernement français ne m'en parle jamais. » Je vous livre une conversation, mais elle doit traduire une réalité. (*Sourires.*)

M. Jean-Louis Léonard. On cherche les références qu'on peut ! (*Sourires.*)

M. Jean-Pierre Chevènement. Deuxième source potentielle de contribution : les régions. Mais leur capacité contributive est inégale. Au demeurant, elles seront d'abord sollicitées par la prise en charge des transports régionaux de voyageurs.

Troisième et principale source : c'est évidemment l'Etat. A lui de prendre ses responsabilités ! La Caisse des dépôts et consignations collecte une abondante épargne liquide. Elle pourrait faire des prêts à trente ou quarante ans, comme en Allemagne, à des taux très bas. C'est cela l'exigence du long terme, d'un aménagement du territoire véritable, auquel je sais que, en tant que gaulliste, vous ne devriez pas être insensible. Mais votre gouvernement manque singulièrement d'ambition pour le pays. La monnaie unique ne fait pas rêver, d'autant moins qu'elle tétanise toute capacité de projection vers l'avenir.

Il faut donc programmer – ce sera mon deuxième point –, et programmer démocratiquement.

Programmer : le schéma directeur de 1992 n'était pas un document de programmation. L'ordre de réalisation s'est fait de manière empirique. Je ne le rappelle pas.

Le rapport Rouvillois n'est pas non plus un document de programmation. Il ne le prétend d'ailleurs pas. Il donne des éclairages à partir de données prévisionnelles prioritaires fournies par la SNCF. Il n'y a pas de cohérence entre les différents chiffres fournis. Les estimations quant aux baisses de trafic et de recettes envisagées sont livrées à l'état brut. De toute évidence, les hypothèses n'ont pas été explicitées. Là aussi règne l'opacité.

Il est important de définir l'enveloppe des crédits disponibles à dix ans, de prévoir les phasages qui peuvent optimiser gains de temps et augmentations de trafic et de recettes. Et cela dans la clarté. Enfin, il est important d'établir la transparence des choix à travers des critères soigneusement définis.

J'en citerai quatre.

La rentabilité escomptée. C'est une variable capitale pour le redressement futur de la SNCF. Je ne suis pas un libéral à tout crin (*Sourires.*)...

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Ça se saurait ! (*Sourires.*)

M. Jean-Pierre Chevènement. ... mais la rentabilité traduit quand même des augmentations de trafic escomptées et, par conséquent, des besoins.

Deuxième critère : l'égalité de tous les citoyens devant le service public. Egalité relative certes, mais néanmoins tendancielle. C'est le problème de l'aménagement du territoire et de la bonne articulation entre le réseau TGV et le réseau classique existant.

Troisième critère : l'intérêt du point de vue de la construction d'un réseau européen. Les maillons clés doivent être clairement identifiés, qu'il s'agisse de trafic voyageurs ou de transport de fret. Un débat doit avoir lieu dans chaque pays et entre les pays. Il y a là un programme mobilisateur pour l'Europe tout entière.

Quatrième et dernier critère : les retombées économiques pour les constructeurs ferroviaires, dont il convient de maintenir le plan de charge, et pour les

entreprises de travaux publics, confrontées à une crise très grave, avec, en filigrane, des dizaines de milliers de suppressions d'emplois.

Je terminerai, madame et monsieur les ministres, par l'exemple du Grand Est, qui est la région négligée, l'ensemble des régions négligées pas le programme TGV. Cinq régions, à vrai dire : l'Alsace, la Lorraine, Champagne-Ardenne, la Franche-Comté et la Bourgogne.

Trois projets majeurs d'infrastructure concernent le Grand Est : le TGV-Est européen, qui intéresse trois régions – Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne –, le TGV Rhin-Rhône, qui intéresse trois régions – l'Alsace, là encore, la Franche-Comté et la Bourgogne –, le canal Rhin-Rhône, dont le maillon manquant entre Saône et Rhin se situe essentiellement en Franche-Comté.

Le canal Rhin-Rhône est, vous le savez, de plus en plus contesté. Je le constate sur le terrain. Je le lis également dans les rapports d'experts. Des éléments nouveaux sont apparus. Son coût approche 30 milliards de francs, et cela depuis le vote de la loi par le Parlement. Et ce que le Parlement a fait, j'imagine qu'il peut le défaire, ou le modifier.

Le rapport de la commission François-Poncet, publié dans le cadre du schéma national d'aménagement et de développement du territoire, estime, page 131 : « L'alternative fluviale pour l'écoulement des trafics Nord-Sud a donné des résultats décevants sur le Rhône et la Saône aménagés à gabarit européen : l'intensité de trafic y est partout inférieure à l'équivalent d'un train par jour et par sens. On voit mal ce qui pourrait améliorer sensiblement cette performance avec la réalisation du canal Rhin-Rhône, qui constituera, avec ses nombreuses écluses, une partie lente et coûteuse pour les transporteurs utilisant l'axe Rhin-Rhône. »

M. Rouvillois avance, à la page 26 de son rapport, une proposition qui mérite débat.

M. le président. Nous vous écoutons tous avec la plus grande passion, mon cher collègue, mais vous avez déjà largement dépassé votre temps de parole.

M. Jean-Pierre Chevènement. J'ai terminé, monsieur le président.

Cette proposition est la suivante : « Il est sans doute peu raisonnable d'envisager simultanément la réalisation de deux infrastructures nouvelles majeures dans la même zone géographique. A cet égard, on peut s'interroger sur la simultanéité du projet TGV Rhin-Rhône première phase et du canal Rhin-Rhône à grand gabarit. *A contrario*, si celui-ci venait en définitive, au vu des évaluations nouvelles de son coût, à être abandonné, la question de la réaffectation au projet de lignes nouvelles d'une partie des contributions demandées à EDF pour le financement du canal mériterait d'être examinée ».

Ce rapport n'est pas fait pour les chiens, il exprime l'avis éclairé d'un grand commis de l'Etat. Vous ne pouvez ignorer que telle est également l'opinion majoritaire des populations des régions traversées, pour des raisons économiques et hydrographiques.

Il faut affirmer la priorité du rail. Tous les arguments se rejoignent pour faire prévaloir ce choix. Pourquoi faire compliqué quand on peut faire simple ? La transparence est seule à même de faire reculer les lobbies.

Le deuxième grand projet concerne le TGV-Est européen. Je crois qu'une réunion s'est tenue hier à ce sujet dans le bureau de M. Juppé. J'aimerais que la représentation nationale soit informée de ses conclusions. Des obstacles financiers croissants ont retardé l'engagement des

travaux. Le rapport Blanc-Brossier indique d'ailleurs que les pertes actualisées pour la SNCF passeraient à 22 milliards de francs à l'horizon 2001 et que le bilan pour la collectivité deviendrait négatif à hauteur de 6 milliards.

Pourtant, l'engagement de réaliser ce projet a été pris par tous les gouvernements successifs. Nous souhaitons qu'il soit tenu, même si le principe du phasage est aujourd'hui admis par les élus.

Quant au TGV Rhin-Rhône, il est parti avec un petit temps de retard. Les études d'APS sont en cours et elles se termineront à l'été 1997. Nous souhaitons que la procédure préalable à l'engagement de la DUP soit lancée dès l'été prochain. Le TGV Rhin-Rhône est un projet intelligent, qui a été phasé. Sa première phase coûte 12 milliards de francs, contre 50 pour le Lyon-Turin et 18 pour le Tours-Bordeaux, et son taux de rentabilité financière le met au-dessus du lot. Il cumule deux flux de trafics : Nord-Sud et Est-Ouest. Sa rentabilité pour la collectivité est excellente : 9 %. Il libère une ligne pour le fret sur un axe très important : RFA-Espagne. Son intérêt européen est évident.

Les bureaux des deux associations Trans-Europe TGV Rhin-Rhône et TGV-Est européen se sont réunis et les deux associations ont réclamé, il y a quatre jours, le lancement le plus rapide possible des études d'avant-projet détaillé et des travaux du TGV-Est ; la préparation, dès la fin des études d'avant-projet sommaire du TGV Rhin-Rhône, de l'enquête publique préalable à la déclaration publique ; l'engagement des travaux de la première phase du TGV Rhin-Rhône pendant la réalisation de la première phase du TGV-Est, et j'insiste sur ce point.

M. le président. Moi aussi, mon cher collègue, j'insiste et je vous demande de bien vouloir conclure.

M. Jean-Pierre Chevènement. J'ai terminé, monsieur le président, mais je crois n'avoir dépassé que de fort peu le temps de quinze minutes qui m'était imparti.

M. le président. Vous en êtes à vingt-deux minutes !

M. Jean-Pierre Chevènement. Le sujet...

M. le président. ... est passionnant, certes, mais nous ne pourrions terminer ce soir si nous débordons ainsi ce matin.

M. Jean-Pierre Chevènement. Je conclus, monsieur le président.

Les deux associations demandent enfin l'inscription au schéma directeur national TGV de la branche sud du TGV Rhin-Rhône.

Un débat s'impose sur l'intérêt comparé de ces infrastructures. Nous vous demandons d'agir du point de vue de l'intérêt national, au grand jour, de faire en sorte que tous les arguments puissent être produits à la tribune et sur la place publique, car ce sont les conditions minimales de la démocratie. Prenez le temps du débat ! (*Sourires.*) Il ne sert à rien de décider de manière solitaire ! Regardez la privatisation de Thomson !

M. le président. S'il vous plaît !

M. Jean-Pierre Chevènement. Nos régions industrielles font vivre de grandes métropoles et elles méritent notre intérêt. Nous n'accepterons pas de faire les frais de choix précipités. Nous réclamons que le Gouvernement agisse conformément à l'intérêt national et à la justice.

M. Jean Tardito. Très bien !

M. le président. Je ne doute pas que ce dépassement soit tout à fait exceptionnel. Je rappelle que notre emploi du temps est assez serré si nous voulons terminer ce soir.

Il est prévu que M. le ministre puisse s'exprimer en fin de matinée mais, si nous prenons trop de retard, ce ne sera pas possible.

La parole est à M. Alain Marleix.

M. Alain Marleix. Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le groupe du RPR souscrit pleinement aux grandes orientations définies dans le budget de 1997 du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme.

Les priorités qui ont été retenues – la grande réforme de la SNCF, les transports urbains, le programme autoroutier – recueillent l'adhésion de la majorité et nous paraissent, dans la conjoncture actuelle marquée par un effort de rigueur, privilégier des priorités à la fois réalistes et novatrices.

Cet énorme département ministériel, qui absorbe plus de 140 milliards de francs en autorisations d'engagement et en moyens de paiement, est un des tout premiers budgets de l'Etat, et donc un des leviers de l'économie nationale à travers les grands schémas d'aménagement du territoire, la réalisation des contrats de plan et des grandes infrastructures d'équipement du territoire.

Sans entrer dans les détails, comme ont eu l'occasion de le faire mes collègues rapporteurs, je soulignerai cependant que le groupe du RPR est sensible aux efforts qui transparaissent en matière de sélectivité et d'efficacité de la dépense publique, d'optimisation des moyens de l'Etat, de clarté des choix opérés pour ajuster au mieux les moyens disponibles aux besoins collectifs.

A l'intérieur de ce budget, les projecteurs de l'actualité se portent bien entendu sur la réforme – on devrait dire la « révolution » – engagée à la SNCF.

Le phasage de cette réforme fondamentale à travers le pacte de modernisation, l'accord d'entreprise, le projet industriel et commercial et le projet de loi qui va nous être soumis, trouve sa traduction budgétaire pour 1997, notamment avec les 800 millions destinés à l'expérimentation de la régionalisation des services voyageurs.

Ce qui est fondamental pour nous, c'est que, tout en réaffirmant le caractère intangible de service public de la société nationale, le Gouvernement, après des années d'immobilisme qui ont conduit à un endettement record de 207 milliards de francs,...

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il faut le dire !

M. Alain Marleix. ... donne à la SNCF, déchargée de la dette et dont les missions de service public seront réorientées, les moyens de son redressement et d'un nouvel essor.

Cette première grande réforme structurelle depuis des décennies trouve donc dans ce budget un cadre financier adapté. On notera en particulier les efforts accomplis au titre des charges d'infrastructures, des dotations en capital, de l'expérimentation de la régionalisation et des subventions d'équilibre. Ce sont près de 38 milliards de francs qui seront ainsi directement consacrés au secteur ferroviaire, ce qui, parallèlement à la reprise de la dette, prouve que tout a été mis en œuvre pour réussir cette réforme essentielle, salutaire et novatrice.

L'impulsion que vous avez donnée, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, au projet de train pendulaire, à côté des schémas TGV, est une bonne orientation qui fait naître beaucoup d'espoirs dans ma région, le Massif Central, qui n'était concernée par aucun schéma TGV.

Je n'aurai garde d'oublier les efforts substantiels consentis en faveur des transports en commun par le biais des subventions à l'investissement, qui sont au même niveau qu'en 1996. Après des années de relâchement certain, cela devrait permettre de trouver une solution satisfaisante pour la plupart des grands dossiers en cours, qu'ils concernent la région parisienne ou la province.

Le groupe du RPR note avec satisfaction que le budget de la mer est stable, à 6,2 milliards de francs, que vos priorités sont préservées, les moyens de la sécurité maritime accrus, le potentiel de formation renforcé, qu'une nouvelle politique portuaire est définie – elle fera l'objet d'un texte – et qu'un effort de plus de 200 millions de francs est accompli en faveur de la modernisation de la flotte de commerce.

J'en viens aux routes et aux autoroutes.

Dans ce secteur essentiel pour l'économie nationale en général et pour les entreprises de travaux publics en particulier, ressort la volonté du Gouvernement d'optimiser la dépense publique. La sauvegarde des crédits d'entretien, la fermeté des commandes publiques de l'Etat dans le respect des engagements contractualisés avec les régions, l'effort en faveur de la réhabilitation et du renforcement des grandes infrastructures – plus 2 % – apparaissent comme de bonnes lignes directrices.

Si, avec un volume de 9,45 milliards, les moyens de paiement et les engagements au titre des routes sont en recul, l'optimisation des dépenses devrait permettre de revaloriser notre réseau, qui reste un des plus denses d'Europe, et de l'étendre encore.

Il faut aussi relever que les baisses constatées sont très souvent compensées par des hausses des crédits du fonds des transports terrestres et du fonds d'aménagement de l'Île-de-France, et que, avec une enveloppe de 3,1 milliards de francs, les contrats de plan Etat-région ont un taux de réalisation dans l'ensemble acceptable.

Concernant les autoroutes, on relèvera que 21,9 milliards seront investis en 1997, au titre du schéma directeur, ce qui constitue un montant sans précédent, en hausse de 10 %. Cela se traduira par l'ouverture de 220 kilomètres d'autoroutes nouvelles et la mise en chantier de plus de 400 kilomètres supplémentaires.

Au total, ce sont donc plus de 36,5 milliards qui seront consacrés aux réseaux routier et autoroutier. Les effets induits sont importants pour le secteur des travaux publics, puisque près de 74 000 emplois seront maintenus ou créés dans ce secteur essentiel de l'économie nationale à la veille – ne l'oublions pas – de l'élaboration du nouveau schéma directeur national.

Je terminerai par le transport aérien. Dans ce ciel très agité, on notera spécialement le soutien à la construction aéronautique – 1,5 milliard –, secteur marqué par les excellents résultats des programmes Airbus, aujourd'hui détenteurs de 46 % du marché mondial. Je tiens à le souligner parce que c'est indispensable : après sept ans d'interruption, la politique de soutien à la construction aéronautique, essentielle à l'avenir technologique du pays, est redevenue une priorité.

S'agissant de l'aviation civile, on note les efforts relatifs aux aménagements de sécurité, hors contrats de plan, à la modernisation des aéroports et des installations, aux moyens techniques les plus performants pour la navigation, qui placent notre pays au tout premier rang mondial.

L'ensemble du secteur des transports aériens, avec une aide publique de 8 milliards, reste d'ailleurs un secteur relativement privilégié, avec une hausse des crédits de près de 4,5 %.

Il ne faudrait cependant pas que les perspectives très encourageantes du transport aérien mondial, tant en ce qui concerne les passagers que le fret, soient ternies par de graves incertitudes sur l'avenir de certaines de nos compagnies, surtout au moment où, avec l'ouverture totale du ciel européen en 1997, la concurrence risque de devenir davantage une source de problèmes qu'une source d'émulation.

Si, comme vous, nous avons confiance dans le redressement du groupe Air France, nous souhaitons vivement que des réponses soient trouvées aux questions urgentes qui se posent : l'achèvement de la fusion Air France-Air Inter, la recherche de solutions françaises à certains regroupements, la définition rigoureuse des droits de trafic, en particulier sur les aéroports parisiens.

Dans un contexte budgétaire difficile, le groupe du RPR est conscient que ce budget établit des priorités pertinentes et très souvent novatrices. Il donne au ministre les moyens d'engager la réforme de fond de la SNCF, trop longtemps différée, ainsi que les moyens de développer des infrastructures indispensables à un bon aménagement du territoire : routes, autoroutes et ports.

Le groupe du RPR votera donc ce budget avec le sentiment qu'il porte la marque d'une réelle ambition de réforme et d'une volonté forte de doter notre pays des grandes infrastructures modernes qu'il doit encore développer. (*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. Jean Tardito.

M. Jean Tardito. Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, le 6 novembre 1995, un ministre du tourisme de plein exercice défendait ici son budget pour la première fois et présentait des projets sur trois ans. Vous me permettez de la citer : « En dotant ainsi le Gouvernement d'un ministère du tourisme à part entière, le Président de la République et le Premier ministre ont voulu souligner l'importance que l'Etat doit accorder à ce secteur. »

On mesurera aisément la portée de ces mots puisque Mme Panafieu n'était plus ministre l'après-midi même du jour où elle a fait cette déclaration. On pourrait *a contrario* commencer ainsi : « En supprimant du jour au lendemain le poste de ministre du tourisme »...

Les chiffres ne me contrediront pas : avec 0,02 % du budget général, les crédits du tourisme sont en diminution de plus de 12 % par rapport au budget de 1996, ce qui est une performance eu égard aux montants considérés !

Dans le droit-fil de la philosophie libérale qui prévaut aujourd'hui, on fait le choix de recentrer la direction du tourisme sur ses seules activités marchandes, au détriment du tourisme social et de l'aménagement du territoire.

Monsieur le ministre, vous dites vouloir « mettre les Français au cœur de la politique touristique, penser à leurs aspirations, à leurs besoins ». A quels Français songiez-vous en affirmant cela ? Certainement pas aux 40 % de nos compatriotes qui ne partent pas en vacances ; certainement pas à ceux qui trouvent dans le secteur associatif – heureusement – une solution à des contraintes budgétaires que le Gouvernement actuel n'a fait qu'aggraver.

Les programmes d'investissements locaux sont supprimés du budget pour 1997. Seule exception : 7,9 millions de francs sont prévus pour la poursuite de la rénovation des hébergements de vacances du tourisme social. Eu égard aux besoins exprimés, cette enveloppe – en diminution de 11 % par rapport à l'an dernier – est considérée comme un camouflet par ceux qui œuvrent dans le sens d'une alternative sociale aux lois du marché et contribuent de façon efficace à l'aménagement du territoire.

Qu'advient-il du programme pluriannuel de 110 000 lits voté en 1990 ? On en était à 50 000 lits en 1995 !

Plus du tiers du budget sera consacré au groupement d'intérêt économique Maison de la France, qui organise la promotion de la France à l'étranger. Cette activité peut paraître louable car il s'agit d'inciter les touristes étrangers à venir chez nous, mais quelle réponse apportez-vous aux besoins de nos compatriotes ? La diffusion massive du « chèque-vacances » est annoncée, sans que l'on précise les modalités de son développement. Or, à ce jour, les chèques-vacances sont financés à plus de 53 % par les pouvoirs publics, pour 34 % par les comités d'entreprise, mais aussi par les employeurs, les collectivités locales et les organismes sociaux. Comment comptez-vous développer ce mode de financement ?

En tout état de cause, le chèque-vacances, qui s'apparente à une aide à la personne, revient à subventionner indirectement le secteur marchand. Il ne permettra pas à plus de Français de partir en congé ou d'allonger la durée de leur séjour, car les raisons profondes de la baisse généralisée du pouvoir d'achat des ménages.

On voit bien que le tourisme marchand ne gagnerait rien à la disparition du tourisme social, et des millions de Français, parmi les plus modestes, y perdraient leur seule possibilité d'évasion.

Tel est pourtant bien le scénario qu'avec le ministre de l'économie et des finances vous leur préparez. Les associations de ce secteur doivent faire face à un nombre croissant de redressements fiscaux ; il est maintenant question de les assujettir à la TVA et à l'impôt sur les sociétés. C'est inacceptable car cela reviendrait, en les assimilant à des sociétés commerciales, à nier leur vocation sociale. Toutefois ces mêmes associations seraient disposées dans leur majorité à ce que soit prise en compte leur activité économique au travers d'un assujettissement à la TVA, mais au taux réduit de 5,5 %, et, à l'instar des coopératives agricoles, à s'acquitter d'une taxe professionnelle réduite.

Au moment où le Premier ministre annonce une instruction prochaine sur la fiscalité des associations, il me semble indispensable d'engager un processus de réforme globale de la fiscalité en impliquant le Conseil national de la vie associative dans une réflexion sur la notion d'utilité sociale. Les associations du tourisme social sont en droit d'attendre des réponses claires sur leur devenir.

En tout état de cause, même si, dans le temps qui m'était imparti, je n'ai pu développer davantage, le groupe communiste votera contre ce qu'il est difficile d'appeler le budget du tourisme. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

M. Jean-Louis Idiart. L'Europe et la France restent dans un contexte économique particulièrement difficile, que, de toute évidence, les transports subissent de plein fouet. Une consommation atone ne permet pas la multi-

plication des échanges. Les choix budgétaires du Gouvernement, comme sa politique globale, ne sont pas de nature à encourager son redémarrage.

L'économie et les échanges au ralenti, c'est aussi une concurrence internationale plus féroce. A cela, la plupart des gouvernements européens, le vôtre notamment, répondent non seulement par un laisser-faire croissant mais aussi par des solutions de plus en plus libérales et par l'obsession des privatisations.

En toile de fond, mais surtout pas dans les déclarations, « l'exception française » étant toujours mise en avant, nous sentons bien cette perspective de la privatisation des entreprises publiques de transport. Laisser faire, éteindre les incendies au coup par coup, voilà, en résumé, votre politique. En réalité, ce qui manque, c'est une vraie politique volontariste des transports, française et européenne, cherchant la complémentarité des moyens de transport pour plus d'efficacité.

Pourquoi laisser se développer des concurrences féroces entre air, rail et route, au risque de voir les uns et les autres en souffrir gravement et définitivement ? Pourquoi avoir laissé se déchirer, et même par anticipation sur les dates prévues, les compagnies aériennes françaises, sinon toujours au non d'un sacro-saint libéralisme ? Demain, en ira-t-il de même pour les compagnies ferroviaires européennes ? Le temps de tous les dangers est venu pour les transports français et européens.

Au printemps dernier, dans le cadre du débat sur la SNCF, notre collègue Filleul avait clairement défini les insuffisances et les dangers de votre réforme. Nous nous distinguons à l'époque d'un certain consensus non sur l'apparence de vos propositions. Aujourd'hui, chacun découvre la dure réalité de votre texte, dont nous aurons à discuter prochainement. Nous aurons alors l'occasion de nous exprimer fortement. A ce propos, pouvez-vous nous préciser si ce débat aura lieu à la date prévue ou s'il sera retardé, comme il le semble à la lecture d'un certain nombre de communiqués de presse ?

M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il sera reporté de quelques semaines.

M. Jean-Louis Idiart. A la suite de ces dernières rencontres entre responsables de la SNCF et de la DB allemande, des contradictions dans les orientations des uns et des autres semblent avoir vu le jour. Pourrait-on savoir quelle est la véritable politique européenne du rail et si les compagnies européennes auront à se concurrencer ou à se compléter ?

Enfin, nous sommes inquiets en ce qui concerne le calendrier de réalisation des TGV, voire le maintien des orientations. Les Allemands ne semblent pas conquis à l'idée d'un TGV Paris-Francfort par l'Est, considérant que l'itinéraire Paris-Bruxelles, déjà réalisé, complété par un Bruxelles-Cologne, programmé, et un Cologne-Francfort, déjà réalisé, suffirait.

Que répondez-vous à ce choix allemand, et quel est votre calendrier pour les TGV Bordeaux-Bayonne et Bordeaux-Toulouse ? Ne serait-il pas, enfin, judicieux de s'intéresser aux itinéraires sud-européens, Portugal – Espagne – France – Italie, qui réclament une certaine ambition, et à une amélioration de la ligne Bayonne-Toulouse.

Pour le réseau routier, nous nous inquiétons du retard dans l'exécution des contrats Etat-régions dont les conséquences seront parfois très graves.

Le transport en commun urbain ne nous semble pas encouragé comme il devrait l'être par l'Etat au moment, notamment, où certains quartiers de nos villes, engorgées, elles, par la circulation, subissent un isolement peu propice à la réduction de la fracture sociale. Votre budget nous paraît bien tiède dans ce domaine-là aussi.

Enfin, l'actualité du transport, c'est bien cette effroyable pagaille dans le ciel français. Votre politique subit de graves revers. Le redressement difficile d'Air France et d'Air Inter Europe ne va-t-il pas, à son tour, être contrarié par les conséquences de la mise à mort et le pillage d'un pôle aérien français privé, avec l'arrivée triomphante et tactiquement réussie du loup dans la bergerie, la British Airways ? Le rachat d'Air Liberté par British Airways, avec la complicité d'une banque française proche du pouvoir, nous inquiète. Quels engagements la compagnie britannique pourra-t-elle tenir dans cette reprise alors que TAT, sa propre filiale, essuie des pertes sérieuses ? De quel poids va désormais peser British Airways, déguisé aujourd'hui en TAT, en Air Liberté, pour apparaître demain au grand jour dans notre ciel ? Quel nouveau rapport de forces va s'établir dans nos aéroports, surtout à Paris bien sûr ? Ne va-t-on pas voir British Airways s'assurer un deuxième pôle en Europe – après Londres, Paris – et venir ainsi attaquer Air France sur son propre terrain ? Pourquoi n'avez-vous pas encore décidé de spécialiser Orly dans le trafic pour la France et l'Europe, comme cela est demandé depuis des mois, suivant en cela l'exemple de nos partenaires européens qui ont protégé leurs compagnies nationales respectivement à Londres, à Francfort ou à Amsterdam ? Pourquoi, dans cette concurrence à tout va, avez-vous anticipé la libéralisation interne à la France ? Pourquoi avoir laissé Air Liberté, dont tout le monde connaissait la situation, enfreindre des règles élémentaires et consommer totalement, dès la fin du mois de juin, l'ensemble des créneaux qui lui avaient été affectés pour l'année, puis lui en accorder de nouveaux ?

Tout cela témoigne de choix dangereux, réduisant la force française dans l'aérien mais, plus grave encore, pouvant mettre en danger le plan de redressement d'Air France, alors que notre compagnie nationale amorçait un redressement par une politique commerciale dynamique dont témoignent le *hub* à Roissy-Charles-de-Gaulle et, depuis une semaine, les navettes vers Marseille, Nice et Toulouse.

L'enjeu est bien de savoir si Air France continuera ou non à jouer au niveau international dans la cour des grands et gardera en France sa suprématie, d'autant que, sous peu, les autres compagnies aériennes feront leur entrée dans nos régions. Nous sommes inquiets de voir l'abandon de certaines lignes intérieures, par conséquent la contribution insuffisante de cette compagnie nationale à la politique d'aménagement du territoire. Nous nous interrogeons par ailleurs sur le contexte social de cette grande maison. Nous ne voudrions pas que, au nom de la concurrence, elle prenne le risque de reculs sociaux.

Selon une rumeur insistante Air France achèterait des Boeing B 777 et la compagnie Boeing rachèterait à Air France ses A 340 dans le cadre de ce marché. Chacun imagine l'impact que cela aurait sur la notoriété de notre industrie aéronautique. Je souhaiterais savoir ce qu'il en est.

Enfin, pourriez-vous m'indiquer où en sont les négociations sur le ciel atlantique entre la France et les Etats-Unis ? Alors que, déjà, dix Etats européens sur quinze ont

signé un accord, que l'Union européenne vient de recevoir mandat pour négocier, la France ne s'est pas encore fait entendre.

Cette fin d'année est un moment noir pour l'avenir du transport français. Votre budget ne nous paraît pas à la hauteur des besoins et des enjeux. Nous ne le voterons pas.

M. Patrick Ollier. Pas étonnant !

M. le président. La parole est à M. Léonce Deprez.

M. Léonce Deprez. M'exprimant au nom du groupe UDF, je ne reviendrai pas sur les regrets qu'ont exprimés certains de mes collègues en ce qui concerne le volume de ce budget. J'insisterai plutôt sur ce qu'il y a de positif et sur les points qui nous paraissent essentiels.

Le point positif, c'est qu'il semble exprimer votre volonté de développer dans notre pays une véritable politique d'économie touristique au profit des Français, mais aussi des demandeurs d'emploi, comme en témoigne la progression de 6 % des crédits d'observation, d'études et de prospectives économiques.

Le discours que vous avez prononcé en juin 1996 est en lui-même un document (*Sourires*), et je ne manque pas, comme mes collègues, d'ailleurs, d'y faire référence !

Ce qu'il faut, c'est que cette volonté politique se traduise concrètement. Pour les raisons budgétaires que tous les Français connaissent, elle ne peut passer – nous l'avons bien compris – par l'augmentation de vos dotations. Mais elle peut, elle doit s'exprimer par un élan. Au Gouvernement de le donner.

Pour devenir plurisaisonnière et créatrice d'emplois dans l'ensemble des régions de France, cette économie touristique doit s'appuyer sur une organisation territoriale que nous appelons de nos vœux.

M. Patrick Ollier. Très bien !

M. Léonce Deprez. J'ai travaillé sur le sujet pendant deux ans. Vous m'avez confié une mission. Je vous en ai remis les conclusions. Vous m'avez demandé de prolonger mes réflexions, et le conseil national du tourisme m'a encouragé à proposer les réformes nécessaires.

Ces réformes sont simples. Elles visent à donner un label à nos pôles territoriaux d'économie touristique. Voilà plus de dix ans que je suis attaché, avec certains collègues, à la réforme des stations. Cette réforme doit s'intégrer dans la future organisation territoriale. Les stations sont faciles à classer : maritimes, thermales, de montagne, villes d'art et d'histoire. Ces pôles sont autant de sources de vie, d'emplois. Il faut les valoriser. La meilleure façon de le faire est de stimuler les efforts au niveau local, intercommunal, avec le soutien des départements et des régions, et, je le répète, de les intégrer dans cette réforme que j'ai proposée au nom de mes collègues de la majorité présidentielle.

Nous avons la chance d'avoir des atouts considérables. Ils ne sont pas suffisamment mis à profit tout au long de l'année parce que l'on n'a pas de liens suffisants entre le temps libre et l'utilisation de ces espaces de vie. Je demande que vous preniez en considération cette proposition. Dans le même ordre d'idées, je demande aussi que l'on s'efforce à plus de cohérence au niveau interministériel. Vous seriez certainement plus à l'aise pour répondre aux députés, aux préfets si vous disposiez d'annexes budgétaires isolant pour chaque ministère les crédits affectés au développement touristique. Apparaîtrait ainsi de façon beaucoup plus incitatrice et beaucoup plus

convaincante notre politique nationale du tourisme. Oui, il faut rendre lisible et entraînant cette politique, sans craindre de la présenter au grand jour. A ce propos, je suggère que soit mise en lumière au niveau gouvernemental la dotation touristique au profit des stations touristiques et thermales, comme cela a été fait pour la dotation des groupements de communes, la dotation de solidarité urbaine, la dotation de solidarité rurale. Pourquoi ne pas dire que la France a une politique d'économie touristique, qu'elle est décidée à jouer les atouts que représentent ses différents pôles territoriaux d'économie touristique qu'il est justifié que ceux de ces pôles qui remplissent certains critères perçoivent une dotation touristique ? Cette dernière pourrait ainsi figurer aux côtés de la dotation forfaitaire comme une dotation d'aménagement.

M. Michel Bouvard. Excellente idée !

M. Léonce Deprez. Cette proposition est d'ailleurs soutenue par certains de mes collègues ici présents et nous ne manquerons pas d'y revenir, au moins pour l'année 1998 car il faudra certainement consacrer l'année prochaine à œuvrer dans ce sens.

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 a regroupé en un fonds national, le FNADT, l'ensemble des crédits d'intervention spécifiques jusqu'alors dispersés. La moitié de ces crédits sont déconcentrés au niveau des préfets. Dans le cadre de ce FNADT, il conviendrait de faire revivre une section « fonds d'intervention touristique » pour soutenir les investissements liés à des projets générateurs d'économie touristique, reconnus comme novateurs et créateurs d'emplois. Ce fonds pourrait servir notamment la cause des pays d'attrait rural intercommunal que nous voulons proposer.

Pour les villes de congrès, nous estimons qu'il faudrait la également bien spécifier les fonds que l'Etat veut consacrer aux investissements touristiques.

Enfin, il faudrait que notre politique touristique s'exprime plus clairement sur l'aménagement du temps. Délégation vous serait donnée pour coordonner l'action des ministères concernés, le ministère de l'éducation nationale, le ministère du travail. Il serait bon que l'on comprenne que le rythme des saisons est le rythme de la vie, et que l'économie touristique épouse ce rythme.

Car à côté du temps de travail, les temps libérés prennent de plus en plus d'importance. Ces temps libérés ne doivent pas rester des temps perdus, des temps morts. Il faut qu'ils soient générateurs de ressources pour l'économie touristique et donc générateurs d'emplois.

La nécessité d'aménager le temps de travail, que nous impose le durcissement de la compétition économique, est une chance nouvelle. La loi quinquennale pour l'emploi, comme la loi Robien, incitent à la réduction du temps de travail et favorisent l'allongement des temps libérés. Il faut mettre cette évolution à profit pour accroître le chiffre d'affaires de tous ces petits hôtels – il y a plus de 30 000 hôtels en France – qui ont besoin d'être vitalisés.

Dans cet esprit – et c'est un projet que le Gouvernement soutient – nous devons encourager le développement des chèques-vacances, notamment dans les PME de moins de cinquante personnes, afin de favoriser l'accès de tous les salariés à des activités touristiques à l'occasion de temps libres qui seront de mieux en mieux répartis au fil des quatre saisons.

Et pourquoi ne pas essayer d'obtenir, monsieur le ministre, que la politique des chèques-vacances soit considérée, au niveau européen, comme un exemple que d'autres pays pourraient suivre ? On arriverait ainsi à mettre en œuvre progressivement une politique européenne du tourisme, de même qu'il existe une politique agricole commune et, à certains égards, une politique industrielle commune.

Enfin, j'insisterai sur un point qui me semble essentiel pour la lisibilité de la politique nationale à l'égard de l'économie touristique. Il y a quelques jours, l'Assemblée a adopté une mesure en faveur des stations classées, en prenant la défense des casinos. Le Gouvernement a compris, lui aussi, la nécessité de soutenir l'amendement que j'avais présenté au nom de mes collègues. Si l'on veut que les stations soient capables de vivre toute l'année et de créer des emplois, il faut permettre aux casinos de se développer et d'accroître leur chiffre d'affaires sans être étouffés sous le poids de contributions excessives. Ils contribueront à la CSG à hauteur de 400 millions de francs, dont 200 millions sur leurs produits bruts et 200 millions sur les gains des joueurs. Nous avons ainsi abouti, monsieur le ministre, à une mesure raisonnable, qui prouve la bonne volonté du Gouvernement.

Permettez-moi, pour conclure, de résumer notre pensée. Nous voulons que vous soyez un organisateur de l'économie touristique sur l'ensemble du territoire français. Nous voulons que vous soyez un coordonnateur de l'économie touristique pour l'ensemble des ministères. Dans cet esprit, nous vous faisons confiance pour que la politique du tourisme devienne un nouvel espoir pour la France et pour les Français.

M. le président. La parole est à M. Régis Fauchoit.

M. Régis Fauchoit. Je voudrais tout d'abord vous remercier, monsieur le ministre, des relations suivies que vous avez nouées avec le groupe d'études parlementaire sur les ports français, que j'ai l'honneur de présider. L'attention que vous avez portée à nos initiatives nous a permis d'aborder les questions essentielles pour le développement de nos ports. La mise en œuvre, au début de cette année, d'un plan de soixante actions de simplification et d'amélioration de la transparence du régime des ports a été appréciée. Je me félicite plus spécialement de votre accord pour que soient étudiées les modalités d'instauration d'un système de facturation unique pour l'ensemble des opérations menées sur le port, disposition qui participe pleinement au double objectif de simplification des procédures et d'amélioration de la lisibilité des tarifs.

Vous savez, par les correspondances que nous nous échangeons, qu'une autre attente des acteurs portuaires est la mise en place de zones à facilités administratives, pour permettre notamment le stockage de marchandises hors douane. Le Gouvernement, avec les zones franches, a déjà initié ce principe, mais vous conviendrez avec moi que les ports ne constituent pas encore des zones sensibles et ont certainement besoin d'attentions spécifiques.

Il me faut évoquer, par ailleurs, les différences notoires que l'on peut mesurer chaque jour en matière de contrôle sanitaire entre les ports français et européens. Pour ne citer qu'un exemple, madame le secrétaire d'Etat, un conteneur de perches du Kenya doit rester à quai au port de Dunkerque pendant quinze jours afin de respecter les réglementations européennes et françaises, alors qu'il ne doit stationner qu'une journée dans un port voisin, situé de l'autre côté de la frontière.

Il reste à engager une véritable réforme de la domania-
lité portuaire, aujourd'hui inadaptée au développement
économique de nos ports. Vous n'êtes pas sans savoir que
les ports français disposent d'une maîtrise foncière consi-
dérable qui gêne l'activité des entreprises, celles-ci n'étant
plus libres de leurs investissements. J'espère que vous
serez attentif à ces questions. Le groupe d'études sur les
ports est naturellement à votre disposition pour les abor-
der plus en détail avec vous et serait heureux de vous
recevoir prochainement.

Si l'on fait bien sûr abstraction de la diminution des
dépenses de l'Etat de 1,5 % en francs constants décidée
au printemps dernier à l'occasion du débat d'orientation
budgétaire, votre projet de budget témoigne assurément
d'une certaine bonne volonté, mais bien des efforts
restent à faire. J'ai eu, cette année, l'agréable surprise
d'observer, tout au long des lignes budgétaires, la concrét-
sation des actions que je sollicite avec mes collègues des
autres ports français depuis de nombreuses années. Je
veux néanmoins relever quelques points qui ont retenu
mon attention, afin que l'effort accompli cette année se
poursuive dans les années à venir. Vous me permettrez
d'être encore quelque peu méfiant.

En préservant de la rigueur le budget de la mer qui,
avec 6,2 milliards de francs de crédits, reste pratiquement
stable, et en apportant un coup de pouce aux services de
ce département dont les moyens en fonctionnement pro-
gressent de 2,2 %, le Gouvernement semble enfin vouloir
donner à la France les moyens de mettre à profit son
potentiel maritime au service d'un développement nation-
al dont nous avons bien besoin, surtout à Dunkerque,
vis-à-vis de nos grands voisins belges et néerlandais.

La reconduction des moyens disponibles pour le bud-
get des ports, avec 432 millions consacrés à l'entretien et
161 millions à l'investissement, représente un effort certes
louable dans un contexte de rigueur, mais insuffisant face
à l'importance des enjeux auxquels nous sommes
confrontés.

Je suis sensible aux efforts de modernisation entrepris
cette année, qu'il s'agisse de l'accroissement des moyens
consacrés à la sécurité maritime, qui doit permettre un
rajeunissement de la flottille de surveillance ; du renforce-
ment du potentiel de formation, grâce à des crédits en
augmentation de 3,6 % ; ou encore de la définition d'une
nouvelle politique portuaire, qui doit faire l'objet d'un
projet de loi que nous attendons naturellement avec une
certaine impatience, voire une certaine angoisse.

Vous savez par ailleurs l'importance que nous accor-
dons à la modernisation de la flotte. En consacrant une
enveloppe de 200 millions de francs aux subventions
pour l'investissement et la modernisation de la flotte,
vous avez pris une décision importante, mais nous
sommes encore bien loin de ce qui serait nécessaire pour
rattraper les retards pris en la matière.

Quant à la reconduction pour 1997 des crédits consa-
crés à la Société nationale de sauvetage en mer, elle
constitue une maigre compensation au regard des services
énormes que les sauveteurs rendent tous les jours à la
communauté nationale.

Enfin, je ne peux que déplorer la stagnation des inter-
ventions publiques dévolues à l'action économique en
faveur des ports autonomes maritimes, fixées à 394 mil-
lions de francs pour 1997. Vous savez pourtant combien
ces aides sont nécessaires dans la période de transition
que les ports traversent actuellement.

Je souhaite enfin aborder certaines questions connexes
mais tout aussi importantes pour le devenir de nos ports,
en particulier celle du transport combiné. A cet égard,
l'analyse de la situation du Nord - Pas-de-Calais me
semble utile, car cet exemple peut permettre au Gouver-
nement de mieux appréhender d'autres situations hexago-
nales.

L'étude du projet de budget montre que le transport
ferroviaire et le transport combiné profiteront pleinement
des crédits alloués au Fonds d'investissement des trans-
ports terrestres et des voies navigables, doté de 1 142 mil-
lions de francs. Le transport combiné bénéficiera ainsi
d'un financement public de 396 millions. C'est une
bonne chose, mais le développement du transport
combiné impose, comme son nom l'indique, une vue glo-
bale dans l'analyse des flux et dans la cohérence des outils
combinés mis en place pour gérer le présent, mais surtout
pour penser l'avenir.

Or je suis particulièrement préoccupé par la logique
qui sous-tend les grands projets de la région Nord - Pas-
de-Calais en matière de transports. La question de la
plate-forme multimodale de Dourges est certes dans tous
les esprits, mais elle ne peut être étudiée, si l'on veut en
faire un outil d'aménagement pertinent, sans que l'on
aborde également la question de la liaison fluviale à grand
gabarit Seine-Nord, qui devrait relier l'Oise au canal
Dunkerque-Escaut et devenir ainsi une connexion entre
l'hinterland fluvial de Dunkerque et la région parisienne,
sans que l'on examine, en troisième lieu, celle des infra-
structures autoroutières qui doivent participer au désen-
clavement des grands ports, notamment l'A 24, qui doit
relier l'autoroute Paris-Lille à l'axe Lille-Dunkerque.
C'est à ce prix que l'on pourra effectivement parler de
transport combiné.

J'ai relevé qu'un complément de 69 millions de francs
pourrait être dégagé en 1997 sur les ressources du Fonds
d'investissement des transports terrestres et des voies navi-
gables, ce qui permettrait de consacrer 350 millions au
transport fluvial. On ne peut que s'en féliciter, car on ne
saurait ignorer la complémentarité entre le développe-
ment des transports maritimes et celui des transports flu-
viaux.

Voilà pourquoi la réalisation de la plate-forme multi-
modale de Dourges, comme le développement du port
autonome de Dunkerque, sont intimement liés à la réali-
sation de cet équipement structurant que constitue la liai-
son Seine-Nord, aujourd'hui freinée par de légitimes
questions de tracé. Mais, au risque de choquer certains de
mes collègues directement concernés par ce projet, je
veux souligner que l'essentiel n'est pas là. La liaison
Seine-Nord est un impératif – tous en conviennent –
mais elle n'aura de sens que si le port de Dunkerque est
parfaitement intégré au réseau européen à grand gabarit.
Sinon, ce sont les grands ports du Nord de l'Europe qui
bénéficieront de tous nos efforts.

M. Daniel Colliard. Très juste !

M. Régis Fauchoit. C'est pourquoi je souhaite,
madame le secrétaire d'Etat et monsieur le ministre, que
vous puissiez confirmer devant nous la décision de réali-
ser la liaison Seine-Nord, faire le point des échéances
fixées pour sa réalisation et assortir cette décision de celle
de porter au niveau de grand gabarit l'axe fluvial Lille-
Dunkerque, complément indispensable de cette stratégie
de développement du transport dans le nord de la
France.

Le développement du transport fluvial ne sera effectif que s'il est couplé avec la réalisation d'un axe autoroutier qui viendrait, d'une part, désengorger l'agglomération lilloise et, d'autre part, drainer ses flux vers le port autonome. Il semble que, là également, il soit difficile de définir un tracé efficace pour la future A 24, en conformité avec cette logique économique et en adéquation avec l'esprit initial. Je souhaite donc que le Gouvernement ouvre une concertation en vue d'arrêter un tracé prenant en compte l'ensemble des contraintes et des enjeux.

Cette absence de vue globale et cohérente atteint son paroxysme avec la plate-forme multimodale de Dourges, qui devrait pourtant constituer le cadre structurant. Reprenant les propos d'un journaliste averti, je dirai qu'on assiste une fois de plus à une belle cacophonie, peu propice aux jugements et aux décisions sereines.

À l'image de nombreux pays européens, la France a conscience que l'intermodalité est un outil d'avenir. Elle a donc engagé une politique volontariste de transport multimodal afin de trouver sa place dans le schéma européen de l'intermodalité. Dans ce cadre, une dizaine de plates-formes multimodales doivent être construites sur le territoire et, en raison de sa situation géographique, la région Nord-Pas-de-Calais est naturellement concernée par ces projets.

Depuis 1990, des études de localisation ont été effectuées. Aujourd'hui, un site a été retenu, celui de Dourges, mais sans qu'aucune étude ne soit venue confirmer la pertinence économique et donc la rentabilité d'un tel investissement, dans lequel l'Etat est largement engagé. Il en va de même pour sa faisabilité technique, le coût des futures implantations ne cessant de s'accroître. On parle aujourd'hui d'un prix de revient de 1 000 francs au mètre carré viabilisé.

Les contraintes résultant de la politique commerciale de la SNCF constituent aujourd'hui encore une de ses faiblesses, notamment dans les secteurs du fret et du transport combiné.

M. Léon Aimé. C'est vrai !

M. Régis Fauchoit. Nombreux sont ceux qui, dans les milieux économiques ou politiques, critiquent la proposition qui vient d'être faite et que certains s'efforcent d'ailleurs de présenter comme déjà actée par le Gouvernement.

Je crois, pour ma part, que la future plate-forme multimodale qui doit être implantée dans le nord de la France est une opportunité pour créer une véritable synergie entre la métropole lilloise et le bassin minier, pour développer un projet commun aux deux départements du Nord et du Pas-de-Calais, pour réaliser un pôle de développement entre la métropole régionale et son littoral.

L'enjeu est de taille. C'est pourquoi la question purement conjoncturelle de la candidature de Lille à l'organisation des Jeux olympiques de 2004 ne doit pas interférer dans ces choix.

La réussite de la localisation dépend à la fois de l'avenir de l'investissement public et de l'outil lui-même. C'est pourquoi, au nom d'une approche efficace de la politique de développement économique et d'aménagement du territoire, je souhaite vivement que le Gouvernement, seul susceptible de mettre un terme à cette dérive, intervienne à bon escient et lève ainsi la contradiction entre sa volonté de réguler la dépense publique et l'accroissement permanent des coûts d'un dossier bien confus.

Il semble que la voie de la sagesse serait, d'une part, de décider un moratoire sur le dossier tel qu'il se présente actuellement, en attendant que soient réalisées les études

économiques et stratégiques nécessaires pour vérifier la pertinence du site et, d'autre part, d'accepter que soit reprise en parallèle l'étude de nouveaux sites ou de sites précédemment écartés, qui retrouvent, compte tenu des éléments récents, un intérêt certain.

Madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, je sais avoir exposé devant vous des sujets particulièrement sensibles. Mais il importe que le Gouvernement soit informé de ces situations locales dont l'enjeu est national, afin qu'il puisse prendre les dispositions nécessaires pour initier une démarche cohérente et respectueuse des impératifs de la dépense publique.

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

M. Michel Bouvard. Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, n'ayant pu le faire en tant que rapporteur du budget des transports, je reviens à cette tribune pour vous livrer quelques réflexions sur la politique touristique.

Si l'année 1995 a confirmé la France comme première destination mondiale avec 60 millions de visiteurs, elle a marqué cependant une régression de 350 000 visiteurs par rapport à 1994, ce qui montre la nécessité d'une politique plus orientée vers la promotion du tourisme français à l'étranger.

La montagne couvre 22,8 % du territoire avec une population de seulement 4,34 millions d'habitants, répartis sur plus de 6 000 communes. Le tourisme y a représenté, en 1994, 25,6 millions de séjours et 200 millions de nuitées pour un total de 5 millions de lits.

M. Patrick Ollier. C'est important !

M. Michel Bouvard. Mais la montagne française, qui est la première destination hivernale dans notre pays, reste insuffisamment fréquentée par la clientèle étrangère, à la différence de ce qui se passe en Suisse ou en Autriche. Si la fréquentation de quelques grandes stations par la clientèle étrangère dépasse souvent 50 %, avec des pointes saisonnières à plus de 75 %, les petites et moyennes stations, les plus nombreuses, accueillent peu de touristes étrangers, parfois même aucun.

Or ce sont ces stations qui ont le plus de difficultés à assurer un équilibre économique sujet à de nombreux aléas, entre les conditions d'enneigement, les calendriers scolaires et les exigences toujours plus nombreuses en matière de sécurité des installations et des domaines skiables. C'est là aussi que le tourisme joue le rôle complémentaire le plus important pour l'emploi, en permettant, dans le cadre de la pluri-activité, la sédentarisation des emplois saisonniers.

Il est donc souhaitable que le ministère, et singulièrement la direction du tourisme, engage avec ces stations une réflexion sur leur mise en marché, au moins au niveau des massifs, et assure un relais efficace de leur promotion sur les marchés étrangers.

Ces marchés ont longtemps été stables, à l'exception de la Grande-Bretagne et de la péninsule ibérique, ce qui donnait le sentiment que la répartition des flux était en grande partie déjà effectuée entre les différents pays européens. Or l'ouverture à l'Ouest des pays de l'Europe centrale et orientale a créé de nouvelles clientèles. Savez-vous, mes chers collègues, que le taux de pratique du ski en Pologne, pays de plus de 40 millions d'habitants, est équivalent à celui de la France ? Je souhaite donc que l'on n'attende pas pour renforcer les actions en direction de ces clientèles, pour qui le produit des stations

moyennes peut représenter une offre attractive au moment où se constituent les courants d'échanges touristiques de demain.

La montagne, ne l'oublions pas, est aussi une destination d'été. Un sondage publié à l'issue des vacances dans *Le Figaro* montre toutefois un décalage important entre le désir de partir à la montagne et la fréquentation effectivement constatée : nous devons en chercher les raisons et y porter remède.

Depuis plusieurs années, le ministère est l'un des partenaires des actions de promotion lancées au travers de la structure PAM – professionnels associés de la montagne – dont je veux saluer le volontarisme et l'exemplarité de la démarche puisqu'elle regroupe tous les partenaires du tourisme montagnard dans le financement des actions. Je souhaite que ce partenariat se poursuive.

De même, je souhaite que la préparation du XII^e Plan donne lieu à l'application de la loi qui prévoit un volet montagne pour chaque contrat de plan concernant un massif montagneux.

M. Patrick Ollier. Très bien !

M. Michel Bouvard. Patrick Ollier, qui a longtemps combattu pour obtenir satisfaction à cet égard, pourrait en parler mieux que moi. Le tourisme peut y trouver son compte, notamment dans le financement des infrastructures nécessaires à la diversification du produit.

Enfin, monsieur le ministre, dans les zones de montagne comme dans les zones littorales, se pose le problème de la remise à niveau de l'hébergement touristique.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Eh oui !

M. Michel Bouvard. Les hébergements de la génération du plan neige ou des stations nouvelles créées sur le littoral dans le cadre de l'aménagement du territoire, celles du Languedoc par exemple, ne correspondent plus toujours aux attentes d'une clientèle toujours plus exigeante.

Si les investisseurs institutionnels peuvent envisager des plans d'ensemble de remise à niveau, la démarche est différente pour le particulier propriétaire d'un, deux ou trois logements qui constituent un complément de revenus.

La stabilisation des prix de l'immobilier en station, heureuse en ce sens que l'on avait été trop loin dans la spéculation, a un effet pervers puisque de nouveaux investissements sur le parc existant ne peuvent être supportés par une éventuelle plus-value lors d'une revente en cas de besoin.

Nous devons donc réfléchir au moyen de mobiliser des partenaires en faveur de la remise à niveau du parc car il s'agit d'un enjeu déterminant pour le tourisme français dans sa capacité à lutter contre la concurrence. Par ailleurs, ce secteur offre des possibilités de commandes importantes dans ces zones touristiques où la crise du bâtiment et des travaux publics est d'abord liée à la faiblesse du nombre de programmes d'hébergements touristiques neufs.

Le département de la Savoie a engagé, dans quatre stations de Maurienne et de Tarentaise, une démarche expérimentale qui, présentée lors d'un récent colloque avec la coopération de l'AFIT, est suivie par votre ministère. Je souhaite qu'elle puisse déboucher vers des mesures d'incitation générales, notamment sur le plan fiscal. L'Etat y trouverait son compte grâce à un retour en recettes qui serait largement supérieur au montant des impôts et taxes abandonnés.

Je ne reviens pas sur l'actualisation de la DGF touristique actuellement cristallisée. Léonce Deprez a évoqué ce projet. Nous savons que le ministère chargé des collectivités locales doit nous remettre un rapport dans quelques semaines. Je veux cependant souligner que la question est d'importance puisque la DGF touristique représente 1,1 milliard de francs. Nous aurons besoin du soutien de votre ministère pour qu'elle soit davantage orientée vers les communes qui investissent. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. Gilbert Biessy.

M. Gilbert Biessy. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget des transports terrestres, que nous avons à examiner aujourd'hui, reflète bien la politique du Gouvernement. Il paraît être organisé autour de trois axes principaux : une diminution des financements publics ; des centaines de suppressions d'emplois publics ; une remise en cause fondamentale du service public.

Personnellement, c'est la première fois que je vois le dossier de presse du ministère des finances comparer l'évolution des budgets, non pas par rapport à l'année antérieure, mais au regard de celle d'avant, en l'occurrence 1995, afin de faire croire que les financements sont en progression. Ainsi, selon Bercy, les dépenses routières, hors fonds d'intervention, progressent de 2,6 % par rapport à 1995 en dépenses ordinaires et crédits de paiement. En réalité, par rapport à l'an dernier, elles baissent de 29 % en dépenses ordinaires et de 8,8 % en autorisations de programme.

Pour les transports terrestres, les dépenses ordinaires et les autorisations de programmes diminuent d'un demi-point en francs constants, et les crédits de paiement régressent de 10 %.

Alors que, malgré des améliorations sensibles, nous connaissons toujours un nombre record de tués sur la route – 8 412 en 1995 –, toutes les lignes budgétaires de la sécurité routière sont en baisse : de 21 % pour les autorisations de programme et de 14 % pour les crédits de paiement.

L'examen des subventions d'investissement dans le domaine des transports terrestres montre que nous sommes face à une véritable hécatombe. Ainsi les réductions atteignent : pour les transports collectifs régionaux et départementaux, 10 % en autorisations de programme et 24 % en crédits de paiement ; pour le fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports, 5,9 % en autorisations de programme et 19,5 % en crédits de paiement ; pour les subventions d'investissement pour la SNCF, banlieue de Paris, 10 % en autorisations de programme et 23,5 % en crédits de paiement ; pour les transports collectifs urbains en site propre en province, 0,1 % en autorisations de programme et 19 % en crédits de paiement.

Tous ces taux sont calculés en francs courants. Il faut donc encore les revoir à la baisse pour tenir compte de l'inflation. Cette diminution des financements publics se vérifie sur presque toutes les lignes budgétaires.

S'agissant des transports en site propre de province, et même en tenant compte des taux de subvention gouvernementaux d'environ 15 %, lesquels sont, par ailleurs, contestables, le GART, le groupement des autorités organisatrices de transport, chiffre à 800 millions de francs les autorisations de programme à inscrire sur ce budget. On

est loin de vos 524,5 millions de francs. En 1998, la demande sera d'un milliard et demi et en 1999, elle sera du même montant.

Les collectivités territoriales assumeront cinq fois cette somme. Si le Gouvernement consentait un effort comparable, près de 5 milliards auraient, cette année, été injectés dans l'économie. Le total aurait été de 18 milliards dans les deux ans qui viennent. Nous en sommes loin, et cela est d'autant plus grave que les grandes agglomérations sont saturées en trafic et en pollution, et que la diversification des modes de transport est, plus que jamais, une urgence.

Or cette diversification ne passe pas seulement par une augmentation de la taxe sur les produits pétroliers, monsieur le ministre. Elle requiert aussi une politique d'offre massive en transports publics, la création de plans de déplacements urbains intégrant tous les modes de transports, y compris les piétons et les cyclistes. Je tiens à insister sur ce sujet. En effet, il existait naguère une aide réelle de l'Etat à hauteur de 50 % des dépenses de création de pistes cyclables, mais elle a disparu. Il est absolument nécessaire de la rétablir.

Les coupes claires ne s'arrêtent pas là. Elles touchent aussi les dépenses ordinaires, en particulier les emplois des services.

Prenons l'exemple de l'équipement : 880 postes sont supprimés dans cette administration dont 589 sont des emplois de proximité et 400 des postes d'agent de subdivision. Pourtant, à votre arrivée, monsieur le ministre, vous aviez annoncé aux personnels « la fin de l'hémorragie des effectifs ». Belle formule médicale ! (*Sourires.*) Et l'on apprend aujourd'hui que 1 000 nouvelles suppressions d'emplois seraient programmées pour 1998, et encore 1 000 pour 1999. A ce rythme, les services seront bientôt exsangues !

Il existe 1 300 subdivisions de l'équipement en France, monsieur le ministre. Quel avenir leur préparez-vous ?

Quelle peut être la crédibilité du Gouvernement quand il demande aux entreprises de créer des emplois, quand il se permet lui-même d'en supprimer 6 600 cette année dans l'ensemble des ministères ? Certes il affirme que la suppression des emplois publics facilitera la création d'emplois privés et il engage sa parole sur ce point ! Cependant que vaut la parole de l'Etat quand il renie purement et simplement sa signature sur les contrats de plan Etat-régions, au prix de la disparition de dizaines de milliers d'emplois dans le bâtiment et les travaux publics ?

Ainsi, plutôt que de donner à l'administration les moyens nécessaires pour assister efficacement les usagers, le Gouvernement préfère une « réforme de l'Etat » qui, sous couvert de simplification, aboutit à une gestion par défaut de la puissance publique.

La généralisation du principe selon lequel le silence de l'Etat vaut accord de l'Etat ne suffit pas à construire une politique de soutien. En matière d'urbanisme, par exemple, elle se révèle dangereuse pour la fiabilité des documents d'urbanisme et pour la sécurité des administrés. En définitive, avec l'aide aux usagers, c'est le service public qui se trouve remis en cause. A cet égard la SNCF tient le devant de la scène.

J'ai parlé des investissements en petites lignes sur Paris, mais l'avenir des réseaux de grandes lignes semble, lui aussi, bien triste. Cette question prend toute son acuité sur la question du fret.

La presse note que la multiplication des échanges entre l'Europe du Nord, les pays alpins et l'Italie a entraîné le triplement du trafic de marchandises dans les vallées alpines au cours des vingt-cinq dernières années.

M. Michel Bouvard. C'est vrai !

M. Gilbert Biessy. Le rail semble être la seule réponse raisonnable à cette accélération.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. Gilbert Biessy. L'an dernier, Michel Bouvard a proposé de rendre obligatoire la réalisation d'études d'impact des projets routiers sur les infrastructures ferroviaires. Le Gouvernement s'était déclaré totalement en accord avec cette approche.

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

M. Gilbert Biessy. Où en est-on ? Cette évaluation systématique sera-t-elle mise en place ? L'Etat accordera-t-il toute leur place aux solutions de modernisation des axes ferroviaires ? On peut sérieusement en douter, quand on voit le projet concernant la SNCF.

En effet, le Gouvernement projetait de récupérer une grande partie du patrimoine de la SNCF, les voies, les quais, la signalisation et j'en passe...

M. Alain Marleix. Il récupère surtout les dettes !

M. Gilbert Biessy. ... pour les attribuer à une nouvelle entité appelée RFN, Réseau ferré national, en échange de quoi il prenait en charge la dette de la SNCF à hauteur de 125 milliards de francs. Or, si la SNCF est endettée, rappelons-le, c'est parce que l'Etat n'a jamais pris ses responsabilités dans le financement des investissements.

Au-delà, le projet gouvernemental posait bien des questions. D'abord, le patrimoine de la SNCF est, semble-t-il, en cours d'évaluation et il est surprenant que le Gouvernement ait décidé de sa valeur avant la fin de l'évaluation. Ensuite, nous n'avons pas vu, dans le projet de budget, de ligne budgétaire concernant ces 125 milliards. S'ils ne sont pas inscrits, comment seront-ils payés ? Enfin, si c'est RFN qui doit prendre en charge cette dette, d'où viendront les moyens nécessaires ? Seront-ils gagés sur les avoirs patrimoniaux de la SNCF, ou financés par un péage que devrait payer la SNCF à RFN ?

Par ailleurs, monsieur le ministre, on ne peut s'empêcher de penser que ce tour de passe-passe entre SNCF et RFN cache quelque chose. Comme le fait remarquer en substance M. Rouvillois dans le rapport qu'il vous a rendu, le meilleur montage juridico-financier ne peut pas rendre rentable ce qui ne l'est pas. S'il s'agit de prendre en charge la dette de la SNCF, on ne comprend pas très bien pourquoi se livrer à ce montage administratif complexe qui se trouvera, à l'évidence, riche en surcoûts d'exploitation.

C'est sans doute un tel constat qui vous a fait annoncer hier à la presse le report de la discussion de ce projet. Nous nous félicitons d'une telle décision qui représente à nos yeux une victoire, même si votre procédé est inacceptable, car c'est par voie de presse et le matin même du débat budgétaire que les députés ont appris cette nouvelle.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. C'est à la demande du Parlement !

M. Gilbert Biessy. Votre recul, sur ce dossier, ne signifie pas cependant que tout danger soit écarté. Il ne peut que nous conduire à davantage de vigilance, aux côtés des salariés de la SNCF et des usagers.

En tout état de cause, votre budget, lui, reste inchangé. Il est construit dans la logique de ces projets que vous ajournez quand vous ne pouvez pas faire autrement : diminution des financements publics, suppressions d'emplois, remise en cause fondamentale du service public. Tels sont donc les remèdes que le Gouvernement entend mettre en œuvre pour juguler la crise.

Il semble de plus en plus clair à une majorité de Français que ces remèdes aggravent sans cesse le mal dont souffre notre pays. C'est la raison pour laquelle nous voterons contre ce budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. Alfred Muller.

M. Alfred Muller. Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, marqué par la rigueur financière voulue par le Gouvernement dans le cadre de cette loi de finances pour 1997, votre budget – je le souligne sans volonté polémique particulière – est, d'une certaine manière, malheureusement cohérent.

En effet, si l'on prend l'ensemble des moyens de votre ministère qui comprennent des crédits inscrits au budget général, le budget annexe de l'aviation civile et plusieurs comptes spéciaux, on constate une stabilité en crédits de paiement inscrits à hauteur de 140,4 milliards de francs en 1997, pour un peu plus de 139 milliards en 1996, c'est-à-dire une baisse sensible en francs constants.

Comment ne pas pointer également la diminution de 1,7 % des crédits d'engagement hors logement, ainsi que celle, rappelée à plusieurs reprises, des effectifs du ministère, 844 postes, ce qui n'est pas négligeable dans une période difficile ?

Je sais, bien entendu, que ces réalités budgétaires sont le résultat de la volonté du Gouvernement de réduire les engagements de l'Etat dans la vie économique. Je sais également, et c'est pourquoi je parlais il y a quelques instants de cohérence, que ces nouveaux retraits succèdent à d'autres qui étaient déjà la réalité de la loi de finances de 1996. Néanmoins je demeure inquiet d'une évolution particulièrement rapide sur quelques années, fondée sur une vision trop comptable de la politique économique, qui ne saurait être sans conséquences néfastes dans les prochains mois sur la vie de nos entreprises et sur la situation de l'emploi.

Permettez-moi donc de juger cette tendance extrêmement préjudiciable, alors que nous venons tout juste de prendre connaissance d'une nouvelle montée catastrophique des chiffres des demandeurs d'emplois qui représentent, à ce jour, 12,6 % de la population active. En ce domaine nous voilà donc malheureusement bien installés dans le peloton de queue des grands pays industrialisés, alors que ces dernières années de rigueur budgétaire et économique étaient sensées ramener la confiance et l'emploi.

Dans ce contexte, et pour revenir très directement à votre budget, je regrette donc les nouveaux désengagements qui nous sont soumis, d'autant qu'ils concernent les infrastructures et les travaux publics, domaines d'action particulièrement structurants et dont les crédits qui les supportent sont immédiatement injectés dans l'économie.

Il en est ainsi tout particulièrement en ce qui concerne le budget des routes nationales qui va subir une baisse de 4,2 % en crédits de paiement, mais surtout de 12 % en crédits d'engagement, alors que ceux consacrés au développement même de ce réseau devront subir une baisse de 10 %.

Malgré l'argumentation qui nous est donnée, selon laquelle ces baisses seraient partiellement compensées par les hausses enregistrées sur des comptes d'affectation spéciale – le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables et le fonds d'aménagement de la région Ile-de-France –, ce qui, au passage, marque une nouvelle débudgétisation de vos crédits, vous ne m'empêchez pas de me demander, à l'image de nombreux élus locaux, si nous n'atteignons pas là des effets de seuil négatifs qui peuvent s'avérer lourds de conséquences au regard du développement même d'une véritable politique d'aménagement du territoire à moyen et à long terme car, vous le savez, en ce domaine le retard pris ne se rattrape que difficilement.

A ce propos, et même si vous n'en êtes pas le responsable, nous sommes un certain nombre à regretter que, cette année, la discussion des crédits de l'équipement et des transports soit dissociée de celle de l'aménagement du territoire, pour cause de réorganisation ministérielle. Il est clair, en effet, qu'il est bien difficile d'aborder des questions aussi cruciales que celles des transports autrement qu'à la lumière d'une véritable ambition d'aménagement du territoire. J'y reviendrai.

C'est avec ce regret, et dans ce cadre de réflexion, que je veux aborder devant vous la question de la régionalisation expérimentale des services voyageurs du réseau ferré.

Sur le fond, il est certain que la structure de la société nationale, malgré tout son passé et tous ses atouts, qui ont été et demeurent forts au service de l'équipement et du progrès de notre pays, pourrait être réformée, même si les analyses sur le déficit structurel de ces dernières années mériteraient certainement une discussion contradictoire.

Le choix a été fait par le Gouvernement de placer cette réforme sur deux piliers : d'une part la création d'un nouvel établissement public, industriel et commercial, qui aura la responsabilité d'aménager et de développer l'infrastructure ferroviaire pour le compte de l'Etat et, d'autre part, la régionalisation des services de voyageurs dans les régions qui se sont portées volontaires.

Ce choix est ce qu'il est ; il a au moins le mérite d'exister et de vous placer devant vos responsabilités.

Il est évident que nous resterons très attentifs à l'application de ces nouvelles dispositions, en sachant que 1997 sera à cet égard une année particulièrement importante puisque ce sera celle de leur mise en route.

Sur le plan de la régionalisation, je crois que nous pouvons nous réjouir de voir ainsi rapprocher les besoins des réalités locales. Toutefois, il importera que l'Etat définitive avec précision, le plus rapidement possible dans les prochains mois, voire les prochaines semaines, les missions de service public dévolues aux différents partenaires ; lui-même, le nouvel établissement public, industriel et commercial, les régions et – il me semble fondamental qu'ils soient au cœur de la réforme – les usagers. Ceux-ci, vous le savez, sont légitimement très attentifs à ce dossier alors que, depuis plus de vingt ans, on ne compte plus les fermetures inexorables de lignes de desserte dans la plupart des régions, en zone rurale, en zone de montagne, mais aussi de liaisons interurbaines, qui restent d'ailleurs toujours un des « parents pauvres » de vos propositions budgétaires.

Il convient de réfléchir très sérieusement, lors de la période transitoire qui va débiter, aux garanties économiques et sociales qui pourraient être apportées aux différents partenaires en vue de mieux adapter l'offre de service rendu au niveau régional, en plaçant en priorité

les demandes d'usagers attachés au maintien d'un véritable service public de transport ferroviaire dans nos régions.

Il est évident que, malgré certaines assurances qui ont pu être données dans telle ou telle discussion, nous restons très attentifs au fait que de nouveaux transferts de compétences s'accompagnent de transferts de moyens adéquats, au-delà de la période d'expérimentation, alors que, vous le savez, les collectivités territoriales subissent de graves difficultés en ce domaine.

Puisque nous en sommes au réseau ferré et à ses évolutions, vous comprendrez que j'aborde à l'occasion de cette discussion le lourd dossier du TGV-Est.

Depuis la déclaration d'utilité publique du 16 mai dernier, diverses publications, réflexions, informations et opinions ont conforté une franche inquiétude dans toutes les régions attachées depuis de nombreuses années à la concrétisation, au plus vite, de ce grand projet structurant.

Dans ce contexte, monsieur le ministre, je tiens à rendre hommage à l'engagement de principe que vous n'avez cessé de prendre au nom du Gouvernement en assurant constamment le caractère prioritaire de ce projet.

Dans le même esprit, je juge particulièrement positive la façon dont vous avez repris une concertation d'ensemble extrêmement franche et sérieuse sur ce dossier, en lien étroit avec les élus et les parlementaires concernés ; je vous en donne acte.

Sans conteste, nous sommes à un moment crucial de l'évolution de ce dossier et à la veille certainement de grandes décisions.

Alors que, pas plus tard qu'hier, vous avez eu une réunion extrêmement importante à ce sujet avec le Premier ministre et le ministre délégué au budget, vous comprendrez que je vous demande si vous avez quelques bonnes nouvelles à nous annoncer ou à préciser.

Sur le fond, sans revenir trop sur le passé d'un projet dont la validité depuis dix ans a été constamment soulignée – au niveau national comme à l'échelon européen, alors que nous n'avons presque rien vu venir, je voudrais une nouvelle fois insister sur l'enjeu majeur que représente cette nouvelle liaison.

Elle n'est pas simplement, comme malheureusement l'a déclaré récemment notre rapporteur spécial et comme certains cherchent à le faire croire, un simple élément d'aménagement des territoires de l'est de la France, mais un support majeur de connexion avec le réseau centre européen à grande vitesse et un vecteur essentiel de renforcement du rôle de Strasbourg dans sa fonction de capitale parlementaire de l'Union européenne.

Nous disons avec force que les récentes options envisagées en faveur d'un TGV pendulaire, dont la technique est à peine expérimentale, ne sauraient répondre aux engagements pris et aux ambitions profondes de ce projet, que ce soit en termes économiques, politiques, culturels ou humains.

Dans ce contexte, monsieur le ministre, vous comprendrez donc, sans préjudice de nouvelles informations précises que vous seriez en mesure de nous communiquer, que je vous demande instamment, d'une part, de veiller à ce que les moyens en infrastructures nouvelles « grande vitesse » soient réaffirmés dans le cadre du schéma national d'aménagement du territoire à l'issue des différentes phases d'élaboration qui vont se succéder jusqu'au printemps prochain, d'autre part, de mettre en œuvre le plus rapidement possible les moyens et d'ordon-

ner le démarrage des études de l'avant-projet détaillé du TGV-Est européen, sur l'ensemble de la ligne de Paris à Strasbourg.

Le TGV-Est est un investissement important qui suppose bien entendu une contribution des fonds publics. Il doit être un des signaux forts que nos concitoyens attendent, alors que le Premier ministre ne cesse de nous appeler à l'engagement et à la confiance.

Avant de conclure, j'aborderai quelques questions liées directement au renforcement des accès de la capitale parlementaire européenne, que j'évoquais à l'instant.

La rocade sud de Strasbourg, réalisée sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, qui doit desservir le deuxième pont sur le Rhin, dont nous attendons d'ailleurs l'inscription des crédits pour la part française, accuse un retard important dans la réalisation. Il est urgent que les crédits de paiement la concernant soient envisagés au plus vite.

Dans le même souci de permettre une meilleure liaison transfrontalière entre Kehl et Strasbourg sur la voie de passage majeure d'échanges entre nos deux pays, je crois qu'il serait particulièrement important que la participation de l'Etat prévue pour le réaménagement de la RN 4, qui est attendue, soit concrétisée.

Enfin, je ne peux que souhaiter que les discussions qui sont en cours entre les services de l'Etat et la communauté urbaine de Strasbourg, concernant la détermination d'un montant subventionnable dans le cadre de la deuxième tranche du projet de tramway de l'agglomération strasbourgeoise, aboutissent dans les meilleures conditions.

Je vous remercie de vos réponses et de votre attention.

M. le président. La parole est à M. Claude Pringalle.

M. Claude Pringalle. Madame le secrétaire d'Etat, monsieur le ministre, mon propos portera sur les transports terrestres et sur les voies navigables.

Monsieur le ministre, force est de reconnaître que le budget que vous nous proposez en ces temps de rigueur budgétaire est plutôt satisfaisant. L'effort fait par le Gouvernement dans ce secteur montre bien sa volonté de poursuivre et même d'amplifier la politique de réforme et de modernisation des transports qu'il a engagée.

Même si l'on aurait pu souhaiter un engagement un peu plus important encore de l'Etat, je remarque que la part voies navigables du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, fonds qui doit essentiellement servir à la réalisation des liaisons fluviales à grand gabarit inscrites au schéma directeur des voies navigables en 1985, est d'un montant légèrement supérieur à celui qui avait été prévu dans la loi de finances initiale pour 1996. Je ne puis qu'approuver cette proposition, mais elle est absolument nécessaire si la France veut rattraper un retard qui est considérable en matière d'infrastructures fluviales. En effet, alors que notre réseau fluvial était, au début de ce siècle, le plus développé, le plus performant d'Europe, on s'est contenté, depuis, de l'entretenir sans pratiquement réaliser d'infrastructures nouvelles à grand gabarit, à la différence de nos voisins européens. Ce retard tient en quelques chiffres.

Nous avons en France deux fois moins de voies navigables à grand gabarit qu'en Allemagne : 1 782 kilomètres en France pour 3 700 kilomètres en Allemagne.

Par ailleurs, les hinterlands fluviaux des ports maritimes français sont très peu développés par rapport à ceux des ports du Benelux : 400 kilomètres pour Le Havre jusqu'à Montereau et Compiègne, 173 kilomètres pour

Dunkerque jusqu'à Valenciennes, mais 6 000 kilomètres pour Rotterdam jusqu'à la mer Noire. La part des marchandises transportées par la voie d'eau est de plus de 17 % en Allemagne, de plus de 53 % aux Pays-Bas alors qu'elle atteint à peine 4 % en France.

Nous souffrons surtout d'une absence de maillage entre les différents bassins de navigation et d'une absence de connexion avec le réseau européen à grand gabarit. C'est ainsi que le bassin de la Seine et les ports de Rouen et du Havre ne sont reliés au canal Dunkerque-Escaut, qui est de classe IV, que par le canal de Saint-Quentin, au gabarit Freycinet de 350 tonnes ou par le canal du Nord, au gabarit de 800 tonnes, d'où la nécessité de réaliser rapidement les liaisons Seine-Nord et Seine-Est. C'était d'ailleurs, depuis de nombreuses années, la préoccupation du groupe d'études présidé par notre collègue Roland Nungesser, sur la navigation fluviale et le nautisme, et du consortium Seine-Est-Nord.

Certes, depuis mars 1995, ces dossiers avancent. Des études de tracé ont été engagées par Voies navigables de France qui en a reçu la maîtrise d'ouvrage, afin de vous permettre, monsieur le ministre, de faire votre choix définitif en toute connaissance de cause.

Un calendrier pour les différentes phases de la procédure avait été fixé et a été rigoureusement respecté par VNF puisque son président vous a fait parvenir, fin juin, comme prévu, ses conclusions techniques. D'après ce même calendrier, une concertation avec les collectivités et les acteurs socio-économiques devait avoir lieu en septembre-octobre à votre initiative, monsieur le ministre. Si l'étude a été très bien faite, j'estime qu'il est néanmoins nécessaire de la discuter et de revoir la pondération de certains critères. En effet, si les avantages techniques et financiers mis en évidence par Voies navigables de France sont tout à fait valables, il n'en reste pas moins qu'un projet d'une telle importance doit essentiellement répondre aux nécessités de l'aménagement du territoire et de la réactivation de zones confrontées à de graves difficultés, comme le Saint-Quentinois et le Cambrésis notamment.

Je considère pour ma part tout à fait inacceptable de priver Cambrai des avantages que pourrait lui apporter la proximité immédiate du canal à grand gabarit, en particulier à un moment où ce secteur connaît des taux de chômage importants – plus de 17 % – et où les entreprises du BTP disparaissent les unes après les autres. Le Cambrésis a déjà connu des expériences malheureuses avec, par exemple, les liaisons ferroviaires, et, depuis le début du siècle, il en subit toujours les conséquences. C'est la preuve que les options prises donnent parfois des résultats bien différents de ceux prévus par les études.

Je vous pose donc la question, monsieur le ministre : qu'en est-il des études complémentaires que des élus, dont je suis, ont sollicitées de vos services et quand envisagez-vous d'engager la phase de concertation ?

Je ne doute pas de votre souci de ne pas retarder la réalisation d'un projet – je reprends ici les termes d'un courrier que vous m'avez adressé début août – qui ne peut, en termes d'aménagement du territoire et d'économie, que bénéficier à l'ensemble des régions concernées plus ou moins directement.

Je constate que votre projet de budget traduit une volonté de financer une politique fluviale ambitieuse et dynamique. C'est pourquoi, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'État, nous le voterons. (*Applau-*

dissements 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. Patrick Ollier, qui s'attachera, comme de coutume, à respecter son temps de parole.

M. Jean Tardito. Attention aux avalanches ! (*Sourires.*)

M. Patrick Ollier. Monsieur le ministre, le tourisme est une activité excédentaire. J'apprécie, pour ma part, la manière dont vous conduisez la politique de votre ministère et je vous en félicite. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Jean Tardito. C'est un budget fossile !

M. Patrick Ollier. Venez au Conseil national du tourisme voir ce que Bernard Pons fait pour le tourisme Français !

M. Jean-Louis Idiart. Vous serez un excellent successeur !

M. Patrick Ollier. Néanmoins, j'insiste sur certains points pour améliorer cette politique.

Une diminution de 350 000 du nombre de touristes est incontestablement pour nous une interrogation. Il est nécessaire, dans différents domaines, d'aider les élus locaux, les partenaires du tourisme à trouver les investissements et à conduire les actions nécessaires pour le développer.

Tout à l'heure, M. Bouvard parlait de la dotation dite « touristique ». Monsieur le ministre, aidez-nous auprès du ministre chargé des collectivités locales pour que la dotation touristique devienne une dotation de compensation pour charges saisonnières...

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Patrick Ollier. ... et permette aux élus locaux de réaliser les investissements nécessaires pour le développement du tourisme, notamment dans le monde rural.

M. Alain Marleix. C'est la solution !

M. Patrick Ollier. Le classement des stations est devenu une de nos préoccupations importantes. Je ne développerai pas ce point ; d'autres l'ont fait. Il est temps que le décret soit publié et que l'on puisse faire correspondre la qualité d'accueil, dans nos stations, à ce que la clientèle, notamment anglo-saxonne, souhaite trouver chez nous.

Je vous ai remercié à plusieurs reprises. Je le fais encore pour le calendrier scolaire, car le combat n'est pas facile. Vous nous avez aidé à éviter le pire, notamment pour les stations de sports d'hiver. Il faut être vigilant car il y a quelques velléités de réforme au ministère de l'éducation nationale. Il serait primordial pour nous que le ministère du tourisme empêche que l'on remette en cause ce qui a été décidé. (« Très bien ! » *sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Je conclus, monsieur le président.

Pour aider les collectivités locales, pour aider les acteurs locaux du tourisme, il faut engager certaines initiatives, notamment pour l'accueil. Nous ne sommes pas à la hauteur de ce que la clientèle étrangère espère en venant chez nous. Il faut le dire parce que c'est la vérité.

M. Jean Tardito. Et la clientèle française ?

M. Patrick Ollier. Pourquoi ne pas lancer un grand programme de réhabilitation de l'immobilier touristique, monsieur le ministre ?

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Patrick Ollier. M. Michel Bouvard en a parlé. J'ai proposé à cette même réunion de Chambéry que l'on prenne une initiative simple. Par exemple, la loi d'aménagement du territoire, en son article 86, impose aux loueurs de meublés et d'appartements de s'inscrire à la mairie. Nous avons donc le moyen de les identifier. Sur cette base, pourquoi ne pas lancer un programme de réhabilitation de l'immobilier touristique en élargissant l'exonération de 20 % sur 40 000 francs de travaux réalisés dans la résidence principale à ces résidences de tourisme destinées à être louées ?

M. Alain Marleix. Très bonne idée !

M. Patrick Ollier. Vous auriez là un marché exceptionnel qui permettrait, d'une part, de réhabiliter ces logements meublés loués et, d'autre part, de faire travailler l'artisanat local dans d'excellentes conditions. Cette réhabilitation servirait l'organisation de l'accueil du tourisme, mais profiterait aussi à l'Etat.

Vous comprendrez que je termine mon intervention sur les stations de sports d'hiver, étant maire de l'une d'entre elles.

Nous avons sollicité votre ministère à plusieurs reprises, depuis sept ans maintenant, à propos du fonds neige. Nous ne voulons pas, chaque fois qu'il n'y a pas de neige, nous entendre dire que nous sommes encore en train d'essayer d'obtenir une aide de l'Etat, aide qui apparaîtrait comme exceptionnelle, exorbitante du droit commun. Nous voulons nous prendre en main, monsieur le ministre, et nous voulons créer un fonds de solidarité. Aidez-nous à le créer et les cotisations des stations de sports d'hiver, fondées sur la taxe des remontées mécaniques, permettront de l'alimenter.

Nous avons seulement demandé que l'Etat apporte son aide au financement de ce fonds, à raison de 7 millions par an sur cinq ans. Je vous propose aujourd'hui une dégressivité non plus sur cinq, mais sur trois ans, et que vous nous accordiez non pas 35 millions, mais 15 millions. Nous faisons notre affaire du fonctionnement de ce fonds. Vous n'entendrez plus ensuite les maires des stations qui seront touchées par l'absence de neige vous demander de les aider puisque ce fonds permettra de supporter leur surcharge financière destinée à faire de la trésorerie ou à rembourser leurs emprunts. Ainsi, nous aurons bien travaillé.

Telles sont, monsieur le président, en respectant les cinq minutes qui m'étaient accordées, les quelques questions que je souhaitais soumettre à M. le ministre, en lui confirmant que le groupe RPR votera son 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. Merci, monsieur Ollier, d'avoir respecté votre temps de parole.

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

M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les députés, passant de 139,9 milliards de francs à 140,4 milliards de francs en crédits de paiement, on peut dire que cet important budget reste stable. Notre effort a consisté à utiliser au mieux ces crédits pour poursuivre l'équipement de notre pays, et pour maintenir et développer l'emploi.

Je traiterai d'abord des transports et des services communs et répondrai à M. Bouvard, rapporteur spécial et à M. Fèvre, rapporteur pour avis.

Monsieur le rapporteur spécial, vous avez qualifié ce budget des transports de bon budget dans une situation difficile. Il est vrai que la situation est difficile. Mme Idrac et moi-même sommes sensibles à votre appréciation car, comme vous le souligniez, le budget des transports est l'un des plus importants de l'Etat.

Ces moyens, nécessaires à la poursuite de l'équipement du pays mais également indispensables à sa respiration économique, car ils sont créateurs d'emplois, nous avons voulu qu'ils soient mis au service d'une politique cohérente et forte de modernisation, pour les transports ferroviaires, bien sûr, mais aussi pour les transports routiers et fluviaux.

Vous l'avez dit, ce budget s'inscrit dans l'effort général de maîtrise des finances publiques en diminuant globalement ses moyens de 2 %, mais des priorités ont été définies dans chacun des secteurs concernés afin de poursuivre les programmes entrepris et de préserver le bon fonctionnement des équipements existants. Le secteur des routes offre un bon exemple de cette démarche.

Vous avez parfaitement compris l'esprit qui nous a guidés en la matière : c'est une logique de bon sens qui veut que, avant d'agrandir son patrimoine, on sache l'entretenir, le revaloriser et privilégier la sécurité des automobilistes.

Le ministère, depuis deux ans, s'est doté d'instruments visant à mesurer la qualité du réseau et son évolution. C'est l'objet des opérations Image Qualité du réseau national et Image qualité des ouvrages d'art. Les campagnes de mesures menées ont montré que la majeure partie de ce réseau était dans un état satisfaisant, 13 % des voies, toutefois, nécessitant des interventions lourdes.

Avec un volume de 3,1 milliards de francs, les crédits consacrés à l'entretien sont donc préservés ; ils augmentent même légèrement de 1 %. Sur ces 3 milliards, 1,1 milliard sera réservé à l'entretien courant. En outre, dans cette enveloppe, un effort particulier sera réalisé sur la dotation réservée à la réhabilitation et aux renforcements des ouvrages d'art avec 501 millions de francs, soit une hausse de 2 %. Il s'agit souvent d'opérations lourdes, notamment pour les ouvrages d'art : ponts, tunnels, qui représentent un patrimoine de 70 milliards de francs. Et je vous rejoins pleinement, monsieur Bouvard, lorsque vous rappelez qu'il est moins coûteux de rénover que de remplacer.

Les crédits consacrés au développement du réseau routier national s'élèvent à 6,3 milliards de francs. Cette baisse est sensible sur le budget de l'Etat - 10 % - mais elle est partiellement compensée par les hausses sur les comptes d'affectation spéciale : fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables et fonds d'aménagement de la région Ile-de-France, sur lesquels sont respectivement inscrits 1,608 milliard de francs et 466 millions de francs. Ces crédits permettront de poursuivre dans de bonnes conditions la réalisation des grands programmes structurants d'aménagement du territoire, qui revêtent une importance considérable pour les régions encore enclavées. Par ailleurs, une enveloppe de 3,1 milliards de francs d'autorisations de programme sera consacrée aux contrats de plan Etat-régions.

Si les programmes routiers diminuent dans le budget au sens strict, ils connaissent une augmentation sans précédent de 10 % pour ce qui concerne les moyens d'investissements autorisés au titre du fonds de développement

économique et social. Il me paraissait en effet de bon sens de ne pas appuyer sur tous les freins simultanément, dans le double objectif de préserver l'emploi dans le secteur des travaux publics et de poursuivre le schéma autoroutier dans les meilleures conditions.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. 21,9 milliards de francs seront investis à ce titre en 1997. Ainsi, 220 kilomètres d'autoroutes seront ouverts au service en 1997 et plus de 400 kilomètres seront mis en chantier. Parmi ceux-ci figure la deuxième phase de l'autoroute A 89 Bordeaux-Clermont-Ferrand – il s'agit de la section Coutras-Montpon – dont le coût s'élève à plus de 2 milliards de francs. Les travaux de cette autoroute, dont l'intérêt est majeur en termes d'aménagement du territoire, ont commencé dès cette année. Dans l'état actuel de la programmation, le financement de toutes les sections intéressant la Dordogne sera achevé en 1999. Au total, 1,5 milliard de francs sera investi dès l'an prochain sur cette autoroute.

Au total, l'ensemble des ressources publiques consacrées au réseau routier national atteindra 36,5 milliards de francs, ce qui représente une progression de 5,60 % en termes d'activité. Cela signifie que des milliers d'emplois seront maintenus. Vous pouvez mesurer, monsieur Biessy, l'effort ainsi mobilisé pour maintenir et développer l'emploi.

Monsieur Marleix, nous avons voulu avant tout optimiser la dépense publique dans le secteur des travaux publics, dont vous avez dit très justement qu'il est essentiel à l'économie de notre pays.

Toutefois, monsieur le rapporteur Bouvard, vous avez manifesté votre inquiétude sur l'endettement croissant des sociétés d'autoroutes. Je vous comprends. L'endettement des sociétés d'autoroute est important : de l'ordre de 103 milliards de francs, compte tenu du lancement de plus de 140 milliards de francs de travaux nouveaux entre 1994 et 2003. Il progressera jusqu'en 2004 pour atteindre environ 185 milliards, avant d'être progressivement résorbé.

Le chiffre est impressionnant, mais il résulte du choix particulier de la structure et du fonctionnement de ces sociétés : celui de la concession. Ainsi, les appréciations financières que l'on pourrait porter sur des entreprises classiques ne s'appliquent pas du tout à leur situation. En effet, le capital cumulé de ces sociétés représente à peine un milliard de francs, pour un chiffre d'affaires vingt-six fois supérieur. Le financement de la construction se fait intégralement par emprunt et l'équilibre financier de ces sociétés est de ce fait totalement lié au système des concessions. Il y a un décalage – normal – entre les pertes du départ, liées à des investissements massifs, et les recettes ultérieures. Les concessions, dans leur durée, prennent en compte cet équilibre qui s'effectue progressivement sur le long terme. Par précaution même, la date de fin de concession est fixée trois ans au-delà de la date de résorption de l'ensemble des charges.

Nous veillons attentivement à respecter cet équilibre : par exemple, lorsque la taxe d'aménagement du territoire a été doublée, nous avons procédé à des allongements, lorsque c'était nécessaire, d'une ou de deux années supplémentaires pour rétablir l'équilibre. Il ne faut jamais perdre de vue l'ampleur des investissements. Le seul contrat de plan représente 74 milliards. Nous œuvrons

sur un temps long, celui d'une ou deux générations, pour un schéma autoroutier ambitieux au service de l'aménagement du territoire.

Monsieur Fauchoit, vous avez attiré mon attention sur l'A 24. A l'issue des études multimodales menées de manière originale et innovante sur les problèmes de transports dans le nord de la France – étude corridor Nord –, qui ont démontré la nécessité de cette nouvelle infrastructure, j'ai décidé de relancer activement les études sur le projet d'autoroute A 24 – ex-A1 bis – entre Amiens et la frontière belge. Ce projet doit contribuer à renforcer la position de carrefour européen des régions Nord - Pas-de-Calais et Picardie ainsi qu'à améliorer les liaisons au nord de Paris, entre Lille et le bassin minier. J'ai demandé que, sur la base de l'ensemble des tracés possibles, la concertation des élus et acteurs socio-économiques soit lancée dans les meilleurs délais possibles, dès la fin de cette année ou le début de l'année prochaine.

Enfin, monsieur Muller, vous avez bien voulu appeler mon attention sur les enjeux de la reconduction du contrat triennal de la ville de Strasbourg sur la période 1997-1999. Ce contrat est en cours de négociation.

Concernant son volet routier, je vous confirme qu'il poursuit les objectifs du précédent, c'est-à-dire le pont sur le Rhin, la poursuite des travaux de la rocade sud entre la route nationale 83 et la rocade est, et le réaménagement de la route nationale 4 à l'intérieur de la ville. Et je me félicite à ce sujet de l'aboutissement du traité franco-allemand cette année pour la réalisation de l'ouvrage transfrontalier, permettant ainsi l'engagement de cette opération majeure.

Un mot sur la sécurité routière. Vous avez signalé, monsieur le rapporteur Fèvre, que les crédits qui y étaient consacrés sont en baisse sensible. C'est exact : ils diminuent de 14 %. Mais la politique de sécurité routière est le résultat d'une véritable action continue que, avec Mme Idrac, nous avons voulu axer sur la prévention, l'information, la formation et la responsabilisation du conducteur. Vous signalez, à juste titre, dans votre rapport, monsieur Fèvre, l'ensemble des mesures prises en ce sens. Depuis un an, les résultats de la sécurité routière, je le souligne, sont en constante amélioration.

Par ailleurs, lorsque nous lançons la construction de 400 kilomètres d'autoroutes nouvelles en 1997, nous faisons de la sécurité routière car ces infrastructures sont quatre fois plus sûres que les routes. Au demeurant, je vous informe que 180 millions de francs seront consacrés à l'aménagement des itinéraires ou des points jugés dangereux.

M. Patrick Ollier. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Enfin, 250 millions de francs permettront de poursuivre les opérations d'équipement liées à la réalisation du schéma directeur d'exploitation de la route.

M. Patrick Ollier. Ce sont de bonnes actions !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur le rapporteur spécial Bouvard, vous avez dit tout à l'heure, évoquant l'ensemble de notre politique des transports, que la contrainte pesant sur les finances publiques renforçait la nécessité de faire preuve de rigueur et d'imagination. Vous avez parfaitement raison. Nous devons nous montrer sélectifs dans les différents projets.

M. Michel Bouvard. Tout à fait.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Une bonne politique des transports consiste en effet à offrir un service public de qualité à l'usager, particulier ou entreprise. C'est à partir de cette démarche, monsieur Idiart, qu'il faut déterminer quel sera le mode de transport le mieux adapté aux besoins, qu'ils soient locaux ou nationaux. Comme vous le savez, nous sommes en train d'élaborer cinq schémas directeurs d'infrastructures de transport à l'horizon 2015. Mon objectif n'est certainement pas de superposer cinq cartes, mais de réaliser la meilleure synthèse au meilleur rapport qualité/coût pour la collectivité nationale.

C'est à l'évidence un des enseignements du rapport Rouvillois, dont il a été beaucoup parlé ce matin, qui rappelle aussi que le schéma directeur national des lignes à grande vitesse publié en 1992 ne constituait qu'une étude prévisionnelle et non un document de programmation. On l'a un peu oublié.

Avant que Mme le secrétaire d'Etat ne vous réponde plus précisément tout à l'heure sur le budget des transports terrestres et des transports aériens, j'évoquerai deux points que vous avez abordés, monsieur Michel Bouvard, dans votre propos. Le TGV-Est fait-il partie, comme vous le dites, de l'inévitable révision du programme de TGV ? Je vous réponds très solennellement non. Parmi tous les projets, le TGV-Est est incontestablement le plus avancé techniquement avec la déclaration d'utilité intervenue en mai dernier. Sur ce point, Mme Idrac répondra plus longuement à M. Chevènement tout à l'heure.

J'ai réuni récemment tous les partenaires et les présidents des conseils régionaux et généraux concernés ainsi que les parlementaires afin de faire le point sur ce dossier. Un certain nombre d'aspects restent encore à finaliser. Je le ferai en étroite concertation avec eux, notamment pour déterminer le meilleur phasage possible afin d'alléger les coûts. Mais, mesdames et messieurs les députés, le Premier ministre a confirmé hier encore que, conformément à la déclaration d'utilité publique du 14 mai 1996, une ligne nouvelle sera réalisée entre Paris et Strasbourg, avec pour objectif à terme un temps de parcours de deux heures. La prochaine étape, c'est-à-dire l'avant-projet détaillé, sera engagée dès 1997. M. le Premier ministre a également arrêté cette décision hier.

M. Bernard Schreiner. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. M. le Premier ministre nous a demandé, à Mme Anne-Marie Idrac et à moi-même, de préparer avec les collectivités locales concernées le contenu de la première phase des travaux et ses modalités de réalisation. J'en annoncerai d'ici à la fin de l'année, je vous le confirme aujourd'hui encore, le calendrier précis.

Un mot enfin sur le canal Rhin-Rhône. Vous avez parlé, monsieur Bouvard, non sans raison, d'arrière-pensées de certains sur la base d'un travail fort bien documenté. Pour ma part, je n'ai pas d'état d'âme. Une loi a été votée, exprimant la volonté nationale : elle est donc naturellement mise en œuvre. La société compétente a été créée, les acquisitions foncières et les études suivent leur cours. Au demeurant, je ne suis pas persuadé que les fonds dont d'aucuns croient qu'ils pourraient être utilisés à d'autres usages, soient réellement recyclables !

En revanche, je vous rejoins tout à fait sur le coût de fonctionnement de la liaison et son utilisation : il faut rester particulièrement vigilant sur cet aspect et, en conséquence, l'accompagner d'une réflexion d'ensemble sur l'évolution de la batellerie française et le rôle de la voie d'eau à l'horizon 2010-2015.

Un tel investissement doit, en effet, monsieur Daubresse, susciter clairement une mise en perspective des ressources publiques consacrées aux différents modes.

En conclusion de ce propos un peu général, je voudrais évoquer brièvement la réforme de la SNCF. Vous avez été très nombreux à m'interroger sur ce sujet. Le Gouvernement a engagé un processus de réforme dans la droite ligne du débat national qui s'est tenu dans cette enceinte.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Nous avons, avec Mme Anne-Marie Idrac, souhaité la concertation la plus large et nous avons reçu, à plusieurs reprises, les syndicats et les parlementaires. A la suite d'entretiens très suivis ces derniers jours et encore pendant le week-end de la Toussaint avec M. François Gerbaud, rapporteur au Sénat du projet de loi, qui a souhaité voir certains points du projet précisés, nous avons proposé hier matin à M. le Premier ministre de différer de quelques semaines l'examen du projet de loi.

Je vous confirme les principes qui animent cette réforme : la SNCF sera désendettée ; la régionalisation sera engagée ; les responsabilités de l'Etat et de la SNCF en matière d'investissement, en particulier pour les infrastructures, seront clarifiées.

Parallèlement, dans un esprit d'efficacité et de pragmatisme et pour montrer que nous sommes tout à fait déterminés à poursuivre dans cette voie et à réaliser la réforme, le Premier ministre, sur notre proposition, a confié hier à M. Claude Martinand la responsabilité d'animer une mission de préfiguration du futur établissement public réseau ferré national.

M. Patrick Ollier. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il nous paraissait en effet important de concrétiser, d'ores et déjà, les modalités d'action de cet établissement afin que chacun ait une vision d'ensemble de la réforme. Le projet de loi n'en apparaîtra que plus clair dans sa présentation.

Vous le savez, mesdames et messieurs les députés, vous l'avez dit, monsieur Bouvard : la nation est profondément attachée à la SNCF. Avec ce projet, et grâce aux efforts de redressement et de reconquête commerciale déjà entrepris par son personnel, nous en ferons, j'en suis profondément convaincu, une des grandes entreprises de demain.

Et si j'ai demandé hier au Premier ministre de différer de quelques jours l'annonce de la réforme, c'est parce que je ne veux pas qu'il y ait d'ambiguïté. J'ai entendu tellement de choses au cours de ces derniers jours et de ces dernières semaines ! Il faut clarifier. M. Chevènement m'exhortait tout à l'heure à travailler dans la transparence. Pour le TGV-Est, c'est ce que j'ai fait ! Et c'est ce que je veux faire pour la réforme de la SNCF. Par conséquent, on ne m'empêchera pas de mener la concertation la plus large, la plus détaillée et la plus claire avec les parlementaires qui sont concernés au premier chef (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre*) et avec les organisations syndicales.

Je voudrais maintenant évoquer les problèmes de la mer et du transport maritime.

Monsieur Léonard et monsieur Fèvre, pour ce qui concerne la politique maritime que nous voulons mener, nous sommes dans le droit-fil de ce que vous avez sou-

haité. Vous avez parfaitement souligné, dans vos interventions, les objectifs à atteindre « pour assurer à la France les vrais moyens de son ambition maritime », selon votre expression, monsieur le rapporteur spécial, que je reprends volontiers à mon compte.

Le secteur maritime constitue, en effet, un élément déterminant de la compétitivité de notre économie. Nous disposons en ce domaine d'atouts considérables grâce à la géographie, d'une tradition et d'un savoir-faire qui s'enracinent dans un passé prestigieux.

Mais si le potentiel est là, je dois dire qu'il n'a pas été suffisamment exploité et valorisé au cours des dernières décennies.

Dans ce secteur comme dans beaucoup d'autres, il nous faut nous adapter à la concurrence internationale particulièrement forte et moderniser les différents outils au service d'une politique cohérente de valorisation du potentiel maritime : les ports mais aussi la flotte de commerce, que vous avez évoqués. J'y ajouterai pour ma part la formation des hommes.

Déjà de nombreuses mesures ont été prises à l'occasion des deux derniers comités interministériels de la mer.

En 1997, je compte bien poursuivre sur cette voie. A cet effet, dans un contexte budgétaire rigoureux, nous avons, Mme le secrétaire d'Etat et moi-même, voulu que les moyens réservés à la mer soient préservés et que les économies demandées ne portent pas sur ce secteur qui disposera de 6,215 milliards de francs. Cela se traduit par la stabilité des moyens, à structure constante, car comme vous l'avez noté, messieurs les rapporteurs, ce budget connaît divers mouvements de crédits en raison de la modernisation de l'administration qui se traduit par des regroupements et des transferts.

En effet, nous procédons actuellement à une réforme complète de l'organisation des services. Les quatre directions centrales existantes seront fusionnées en deux grandes directions : la direction des affaires maritimes, qui sera chargée des missions classiques de l'Etat – édicton des normes, contrôles, surveillance et sécurité en mer, formations maritimes et gestion des services déconcentrés, et la direction des ports et du transport maritime, à vocation économique, qui s'occupera de tout ce qui a trait à la chaîne du transport maritime – les ports, bien sûr, mais aussi la flotte de commerce.

Enfin, ainsi que vous l'avez noté, monsieur Fèvre, cet effort de clarification et de concentration s'appliquera également aux services déconcentrés : dorénavant, les pouvoirs qui relevaient des quartiers des affaires maritimes seront dévolus aux directions départementales des affaires maritimes, principal interlocuteur des préfets. De la sorte, monsieur Léonard, les quartiers des affaires maritimes seront plus disponibles et plus efficaces pour les usagers.

Dans ce cadre nouveau, les moyens des services sont en augmentation de 2,2 % et hors personnel, le fonctionnement est en hausse de près de 15 %.

La modernisation concerne au premier chef les missions régaliennes de l'Etat. Vous en avez, monsieur Léonard, souligné à juste titre l'importance.

A cet égard, un effort particulier sera, en outre, réalisé en matière de sécurité et de surveillance en mer avec des moyens de fonctionnement en augmentation de 7,5 %. La flottille de surveillance des affaires maritimes poursuit sa modernisation avec la sortie de navires obsolètes et la mise en service de vedettes modernes et performantes. Trois vedettes avaient été acquises l'an dernier, pour

Paimpol, Morlaix et Brest, trois supplémentaires viendront s'y ajouter en 1997 à destination de Saint-Brieuc, Arcachon et Ajaccio.

Ces opérations s'inscrivent dans le cadre d'un plan d'investissement sur cinq ans qui, à l'horizon 2000, permettra la couverture entière du littoral français avec neuf vedettes régionales et vingt-huit vedettes côtières.

Une politique maritime vigoureuse exige bien évidemment une politique portuaire dynamique. Nous y attachons, Mme Idrac et moi-même, une grande importance car les ports français ont un impact considérable sur notre économie. En effet, près de la moitié du commerce extérieur de la France transite par leur intermédiaire, et environ 250 000 emplois, directs ou indirects, en dépendent. Or la santé de nos ports reste malgré tout fragile dans l'ensemble, avec des situations locales variables, et, vous l'avez presque tous rappelé, ils sont soumis à une concurrence internationale sévère. Il nous faut donc continuer à améliorer les résultats d'exploitation, à augmenter la productivité et à diminuer l'endettement pour soutenir une compétitivité qui s'améliore. Comme vous l'avez très bien dit, monsieur Fèvre, il nous faut « réunir la relance portuaire ». C'est l'objectif de la réforme en cours qui vise à faire des ports de véritables entreprises tout en confortant leurs missions de service public.

Ainsi, par exemple, de nouvelles relations contractuelles entre l'Etat et les ports seront établies pour mieux responsabiliser les acteurs, avec un nouveau cahier des charges de concession et l'établissement de chartes d'entreprise.

L'allègement de la tutelle de l'Etat et une plus grande déconcentration des décisions seront également recherchés. Il convient aussi d'inciter les ports à se rapprocher, en mettant en commun un certain nombre de fonctions. Les directions des ports autonomes seront adaptées, avec, par exemple, la création de comités d'orientation stratégique. Enfin, nous allons poursuivre, de concert avec le ministère de l'économie, la mise en œuvre des mesures destinées à faciliter les formalités douanières dans les ports.

Par ailleurs, nous voulons encourager l'implantation d'activités économiques sur les places portuaires, ce qui implique notamment, comme vous le signaliez, monsieur Fèvre, la modernisation des règles relatives à l'utilisation du domaine public maritime.

Parallèlement, un schéma directeur des ports maritimes et un schéma de desserte terrestre des ports sont en préparation afin de mieux relier les ports maritimes à leur environnement économique et logistique.

Enfin, il nous faut renforcer la compétitivité de nos ports face aux autres ports européens. Je pense notamment à une meilleure maîtrise des coûts de passage portuaire avec la création d'un observatoire des coûts.

Les moyens financiers affectés aux ports sont globalement reconduits en 1997, tant en ce qui concerne l'entretien, 432 millions de francs, que l'investissement, 161 millions de francs au titre des contrats de plan Etat-régions. Les programmes de travaux en cours seront poursuivis à Bayonne, Cherbourg, Caen, Lorient et Sète. S'y ajouteront trois opérations nouvelles à Saint-Malo, La Rochelle, monsieur le rapporteur spécial, et Nice.

Parallèlement à la modernisation des ports, la rénovation de la flotte se poursuit avec une politique active de soutien au pavillon français.

Le premier semestre 1996 a été marqué par une augmentation du nombre de navires sous pavillon français, la flotte comprenant dorénavant 211 navires. Vous avez signalé, messieurs les rapporteurs, les nombreuses mesures qui ont été prises dans ce domaine.

En 1997, nous poursuivrons les subventions directes à l'investissement ainsi qu'à la modernisation des navires et de la gestion des entreprises. Une enveloppe de 198 millions de francs est prévue pour ces dispositifs. De même, la part maritime de la taxe professionnelle sera remboursée.

Je vous rappelle que ces aides directes viennent se cumuler avec les allègements des cotisations armatoriales à l'ENIM qui représentent un coût pour le régime de l'ordre de 140 millions de francs par an, l'Etat subventionnant le régime de sécurité sociale des marins à hauteur 4 600 millions de francs.

Enfin, nous attendons beaucoup, évidemment, de la récente loi sur les quirats. Ce dispositif, très favorable à tous les investisseurs, particuliers et sociétés, devraient permettre de trouver au moins la moitié des sommes nécessaires au renouvellement annuel de la flotte, ce qui représente environ 1 milliard de francs par an avec, comme vous l'avez signalé dans votre rapport, monsieur Fèvre, huit ou dix navires par an qui devraient passer sous pavillon français.

J'espère vivement obtenir les résultats espérés car, comme vous, monsieur Léonard, je refuse de croire que la marginalisation de la flotte française soit une fatalité.

C'est pourquoi je veillerai également à poursuivre la modernisation des formations maritimes. Nous prévoyons d'ailleurs au cours des prochaines années une augmentation progressive du nombre des élèves des écoles nationales de la marine marchande afin de faire face aux besoins signalés par le comité central des armateurs de France.

En 1997, 6 millions de francs de subventions de fonctionnement et 2 millions de francs d'investissement iront aux écoles de la marine marchande et 74 millions seront versés à l'association de gestion des écoles maritimes et aquacoles, soit une hausse de 6 %. Enfin, 4 millions de francs seront réservés aux bourses et 15,7 millions de francs à la formation continue en faveur des gens de mer.

En conclusion, le budget de la mer est un bon budget, qui a été préservé de la rigueur afin de donner les moyens aux administrations concernées de mener à bien les nombreuses réformes en cours dans un secteur stratégique, on l'a vu, mais aussi très attachant par ses traditions et par la qualité des hommes et des femmes qui y travaillent. *(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. Monsieur le ministre, compte tenu de l'heure, accepteriez-vous de reporter la suite de votre intervention à cet après-midi, après les questions au Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Volontiers, monsieur le président. *(Applaudissements.)*

M. le président. Merci, monsieur le ministre.

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

2

FIXATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au jeudi 21 novembre 1996 inclus a été ainsi fixé en conférence des présidents :

Cet après-midi, à quinze heures, après les questions au Gouvernement,

Équipement, transports et tourisme *(suite)*.

Mercredi 6 novembre, à neuf heures et à quinze heures, après les questions au Gouvernement :

Défense,

Aménagement du territoire, ville et intégration.

Jeudi 7 novembre, à neuf heures et à quinze heures :

Suite de l'ordre du jour de la veille,

Logement.

Vendredi 8 novembre, à neuf heures et à quinze heures :

Suite de l'ordre du jour de la veille,

Travail et emploi.

Mardi 12 novembre, à neuf heures et à quinze heures, après les questions au Gouvernement :

Jeunesse et sports,

Intérieur et décentralisation.

Mercredi 13 novembre, à neuf heures et à quinze heures, après les questions au Gouvernement :

Affaires étrangères et francophonie,

Coopération.

Jeudi 14 novembre, à neuf heures et à quinze heures :

Éducation nationale, enseignement supérieur et recherche.

Vendredi 15 novembre, à neuf heures et à quinze heures :

Anciens combattants et victimes de guerre,

Petites et moyennes entreprises, commerce et artisanat.

Samedi 16 novembre, à neuf heures et à quinze heures :

Économie et finances : charges communes, services financiers, Monnaies et médailles, comptes spéciaux du Trésor, taxes parafiscales, commerce extérieur.

Lundi 18 novembre, à dix heures et à quinze heures :

Articles non rattachés.

Mardi 19 novembre, à neuf heures et à quinze heures, après les questions au Gouvernement :

Articles non rattachés *(suite)* ;

Seconde délibération du projet de loi de finances.

Mercredi 20 novembre, éventuellement, à 9 heures :

Suite de l'ordre du jour de la veille.

A quinze heures, après les questions au Gouvernement :

Explications de vote et vote par scrutin public sur l'ensemble du projet de loi de finances pour 1997 ;

Nouvelle lecture du projet sur la détention provisoire ;

Deuxième lecture du projet, adopté par le Sénat, sur l'air et l'utilisation de l'énergie.

Jeudi 21 novembre, à neuf heures :
Suite de l'ordre du jour de la veille.

A quinze heures :

A la demande du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre, en application de l'article 48, alinéa 3, de la Constitution :

Suite des propositions de loi sur les fonds de pension.

Cette séance pourra être prolongée jusqu'à vingt et une heures trente.

3

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1997, n° 2993 ;

M. Philippe Auberger, rapporteur général au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (rapport n° 3030).

Équipement, transports et tourisme (*suite*).

– Mer :

M. Jean-Louis Léonard, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 19 au rapport n° 3030) ;

– Tourisme :

M. Jean-Jacques Descamps, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 20 au rapport n° 3030),

M. Jean-Michel Couve, rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges (avis n° 3035, tome IX) ;

– 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° 21 au rapport n° 3030),

M. François Asensi, rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges (avis n° 3035, tome X) ;

– Transports terrestres :

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 22 au rapport n° 3030),

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges (avis n° 3035, tome XI).

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures quinze.)

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

