

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7<sup>e</sup> Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983  
(74<sup>e</sup> SEANCE)

COMPTE RENDU 'INTEGRAL

1<sup>re</sup> Séance du Mardi 16 Novembre 1982.

### SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

1. — **Loi de finances pour 1983 (deuxième partie).** — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 7223).

#### Transports.

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

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

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

M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial de la commission des finances, pour l'aviation civile et la météorologie.

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

MM. Gallard,  
Fèvre.

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE MICHEL

M. Paul Chomat.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 7233).

★ (2 f.)

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

MM. Bergelin,  
Gilbert Gantier,  
Fargues,  
Mellick,  
Jacques Brunhes,  
de Caumont,  
Michel Bérégovery.

Renvol de la suite de la discussion budgétaire à la prochaine séance.

2. — **Mesures relatives à la sécurité sociale.** — Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire (p. 7239).

3. — **Ordre du jour** (p. 7239).

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE SÉGUIN,

vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

**LOI DE FINANCES POUR 1983 (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 1983 (n° 1083, 1165).

## TRANSPORTS

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

Les temps de parole prévus pour cette discussion sont de cinquante-cinq minutes pour les commissions, une heure quarante-cinq minutes pour les groupes et une heure trente minutes pour le Gouvernement, intervention principale et phase des questions comprises.

Comme il a été convenu avec l'accord du Gouvernement, M. le ministre d'Etat souhaitera sans doute n'intervenir qu'après les orateurs inscrits.

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

**M. François d'Aubert, rapporteur spécial.** Monsieur le ministre des transports, mes chers collègues, la modestie quantitative des crédits inscrits dans la section commune du ministère des transports est à la mesure de la modestie quantitative de l'assistance, mais la qualité de ces crédits est également à la mesure de celle de l'assistance. (Sourires.)

La section commune du budget des transports regroupe trois principales catégories de dépenses concernant respectivement les personnels, matériels et charges diverses de fonctionnement de l'administration centrale du ministère, la recherche scientifique et technique et la desserte de la Corse.

Je me bornerai à évoquer brièvement les sujets sur lesquels la commission a émis quelques observations.

Les dépenses d'administration générale représentent, en moyens de paiement, 38,25 p. 100 du budget total de la section. Elles n'ont, sur le plan budgétaire, donné lieu qu'à un nombre limité d'innovations. La principale d'entre elles a été la création d'une direction des affaires économiques, financières et administratives.

Les crédits de cette direction conduisent à poser certaines questions. Ils augmentent en effet de 82 p. 100 en dépenses ordinaires et de 240 p. 100 en autorisations de programme. Comment pourra-t-on bien gérer un tel accroissement de moyens ? Par ailleurs, la commission a émis la crainte que l'action de cette direction n'aboutisse finalement à un contrôle un peu contraignant sur le service des transports, voire — mais je m'exprime là en mon nom personnel — à une planification, à une répartition du trafic qui serait contraire à ce qui est souhaitable, semble-t-il, pour la coordination des transports routiers avec les autres modes de transport.

Une autre mesure nouvelle concernant les crédits de l'administration centrale est constituée par la création de trente-neuf postes à l'inspection du travail des transports, dont les effectifs passent ainsi de 79 à 118.

S'il apparaît nécessaire de veiller à un meilleur respect de la législation du travail dans les transports, il ne faudrait pas que l'augmentation des effectifs entraîne une multiplication de contrôles tatillons qui pourraient brimer l'activité des transporteurs privés, tout particulièrement dans le secteur routier.

Les crédits consacrés à la recherche constituent une sorte de fourre-tout. On n'y trouve d'ailleurs pas toutes les dépenses de recherche du ministère, ce qui ne simplifie pas la tâche du rapporteur.

Sur ces crédits de recherche, je ferai deux observations.

La première porte sur l'établissement d'études et de recherches météorologiques — l'E.E.R.M. — qui gère notamment le programme Météosat.

En 1983, les crédits accordés à l'E.E.R.M. doivent augmenter de 8,8 p. 100 en autorisations de programme, mais baisser de 40 p. 100 en crédits de paiement, ce qui pose évidemment quelques questions.

Votre rapporteur estime particulièrement important de veiller à ce que le programme Météosat, encore actuellement en cours de développement, puisse passer rapidement au stade opérationnel. La France y occupe en effet une position privilégiée en raison des retours industriels qu'elle a vocation à recevoir.

Seconde observation : une meilleure coordination me paraît nécessaire entre les diverses actions de recherche. Mais là n'est peut-être pas l'essentiel.

En effet, l'organisme national de sécurité routière pose quelques problèmes dont le plus sérieux tient à son statut, puisque l'Onser est une association de la loi de 1901 réunissant les principaux ministères concernés. On ne peut donc pas dire qu'il s'agisse là de la vie associative telle qu'on la conçoit généralement.

L'objet statutaire de cet organisme est de « procéder aux études et recherches de toutes natures sur les accidents de la circulation routière et sur les mesures destinées à accroître la sécurité de cette circulation ».

Il s'agit là de missions particulièrement nobles, et le budget de l'Onser est d'ailleurs important, puisqu'il s'est élevé en 1982 à 42 millions de francs. Cependant, l'Onser a pour principal contractant la direction des routes et de la circulation routière. On peut donc se demander si le statut d'association de la loi de 1901 est bien le plus approprié pour gérer ces crédits.

Les crédits de la desserte de la Corse complètent cette sorte de patchwork que constitue la section commune du budget des transports.

Ces crédits augmentent de 12 p. 100 par rapport à 1982, et il n'y aurait pas grand-chose à en dire s'il n'y avait pas le statut particulier de la région Corse qui va sans doute avoir des conséquences importantes sur la répartition des compétences entre l'Etat et la région en matière de liaison avec le continent.

La commission a souhaité, monsieur le ministre, que vous puissiez nous donner les grandes lignes de ces futures relations contractuelles entre la région Corse et l'Etat.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances a adopté les crédits de la section commune du budget des transports qui passent, en moyens de paiement, à 1 437,58 millions de francs, soit une augmentation de 16,33 p. 100, l'essentiel de celle-ci concernant le fonctionnement de l'administration centrale du ministère et les liaisons avec la Corse.

J'ai terminé là mon travail de rapporteur de cette section, et je voudrais maintenant, monsieur le ministre, vous poser quelques questions à titre personnel.

La première concerne le T.G.V. Comme plusieurs de mes collègues représentant des départements de l'ouest de la France, je suis intéressé par le T.G.V. atlantique. Nous aimerions savoir si le financement du T.G.V. est compatible avec le déficit et l'endettement de la S.N.C.F. et si T.G.V. atlantique il doit y avoir, quel sera le calendrier de la mise en place ? Nous espérons que les stations situées après le Mans — je pense en particulier à Laval — seront directement desservies par le T.G.V.

Par ailleurs, j'avais posé deux questions auxquelles les services de votre ministère n'ont sans doute pas eu le temps de répondre.

J'avais demandé quelle était la répartition et la progression, d'une année sur l'autre, des dépenses de publicité de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. et à quels supports étaient destinées les actions publicitaires. J'ai reçu de la S.N.C.F. une réponse très partielle qui n'est pas satisfaisante. Elle ne donne pas la progression d'une année sur l'autre et ne précise pas la nature des supports. Je pense en particulier à certains petits journaux de la ceinture parisienne. Quant à la R.A.T.P., je n'ai pas obtenu de réponse.

Une autre de mes questions n'a pas non plus reçu une réponse entièrement satisfaisante. Elle concerne la mise à la disposition des passagers d'Air France et d'Air Inter de journaux. J'ai obtenu une réponse d'Air France, mais ce n'a pas été le cas en ce qui concerne Air Inter. Je n'ai pas pu savoir quel était exactement le nombre de journaux, par litre, déposés dans les avions. En posant cette question, je me faisais l'interprète d'usagers, monsieur le ministre, qui s'étonnent de voir sur les lignes d'Air Inter une quantité vraiment disproportionnée par rapport à la demande d'exemplaires de *Humanité*. Malheureusement, on n'a pas voulu répondre à cette petite question.

**M. Robert de Cumont.** Question tout à fait fondamentale ! (Sourires.)

**M. François d'Aubert, rapporteur spécial.** A ces questions que j'ai posées en tant que député, et non en tant que rapporteur, j'espère, monsieur le ministre, que vous voudrez bien apporter une réponse. (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

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

**M. Roland Carraz, rapporteur spécial.** Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, ce budget des transports intérieurs, qui représente 4,5 p. 100 des dépenses brutes de l'Etat, est un bon budget.

C'est d'abord un budget de croissance, c'est ensuite un budget cohérent, mais, dans l'attente de certaines options qui sont aujourd'hui encore à l'étude et à la veille de certaines échéances — je pense à l'expiration de la convention S.N.C.F. —, c'est aussi un budget de transition, ce qui m'amènera à vous poser certaines questions et à exprimer certaines inquiétudes.

Ce projet de budget s'élève à 31 milliards de francs pour les dépenses ordinaires et à 8,8 milliards pour les dépenses en capital. Ces montants représenteront respectivement des augmentations de 10,42 p. 100 et de 44,57 p. 100 par rapport à 1982.

Les autorisations de programme demandées pour les investissements s'accroissent de 26 p. 100 et l'effort apparaît plus net encore si l'on tient compte de l'intervention du fonds spé-

cial de grands travaux institué par la loi du 3 août 1982 puisque les opérations financées par ce fonds porteront sur 2 milliards de dépenses d'investissement supplémentaires.

Cet effort atténue les annulations de crédits provoquées par l'arrêt du 18 octobre 1982 et garantit pour l'avenir une progression satisfaisante des travaux d'équipement et d'entretien, particulièrement dans le domaine routier.

Ce projet traduit aussi la cohérence de la nouvelle politique des transports. Il concourt à sa mise en œuvre par un ensemble d'actions sélectives, volontaires et positives parmi lesquelles je noterai la croissance des dépenses d'équipement, une volonté de maîtrise et de rigueur des dépenses de fonctionnement des services, une gestion plus rationnelle des équipements prenant en compte l'impact économique et social de l'investissement, la priorité accordée aux transports en commun et un début de solution aux problèmes financiers de la S.N.C.F.

Sur le premier point, la croissance des dépenses d'équipement, le projet de budget pour 1983 marque une évolution sensible vers l'accentuation de la part relative des crédits d'équipement. Il traduit ainsi votre volonté d'utiliser les interventions budgétaires pour stimuler le développement du système de transport plutôt que pour remédier au jour le jour à ses difficultés.

Ainsi les investissements de l'Etat augmentent-ils de 43,1 p. 100 en crédits en paiement et de 29,4 p. 100 en autorisations de programme. Quant aux subventions d'équipement, elles s'accroissent de 34,21 p. 100 en crédits de paiement et de 9,66 p. 100 en autorisations de programme.

S'il est orienté vers l'amélioration des transports et l'extension de leurs capacités, votre budget n'en est pas moins sélectif et rigoureux. J'y reconnais votre souci de donner leur pleine efficacité aux crédits et d'éviter les dépenses inutiles.

Vous avez réalisé des économies dans le titre III — moyens des services — en limitant la progression des crédits de fonctionnement et de matériel des services. Cela est d'autant plus logique que ces crédits n'ont été consommés intégralement ni en 1980 ni en 1981.

Vous avez plafonné les dépenses inscrites au titre des services d'études techniques en les stabilisant en valeur nominale. C'est une bonne mesure.

Vous avez rationalisé les crédits destinés au service national des permis de conduire, tout en procédant à la création de quarante emplois nouveaux destinés à réduire les files d'attente excessives. Je sais que vous envisagez par ailleurs une restructuration destinée à améliorer l'efficacité de ce service. Il sera sans doute nécessaire de l'accompagner en cours d'année d'une subvention complémentaire.

Vous avez supprimé les crédits inscrits au chapitre 53-43 pour payer les dépenses correspondant aux appels en garantie des sociétés autoroutières. Je m'en félicite, sachant que trois sociétés : la société des autoroutes Paris-Est-Lorraine, la société des autoroutes de la Côte basque et la société des autoroutes de la région Rhône-Alpes, seront probablement en 1983 dans l'impossibilité de faire face aux échéances des emprunts qu'elles ont contractés avec la garantie de l'Etat. J'avais attiré votre attention sur ce point il y a un an, et je souhaite que le Gouvernement mette en place le plus rapidement possible une structure publique dont il aurait la maîtrise et qui assurerait à la fois la péréquation des ressources entre l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroutes et la consolidation de leurs résultats.

La volonté de parvenir à un meilleur emploi des crédits publics se traduit aussi par une gestion plus rationnelle des infrastructures.

Ainsi, les crédits d'entretien des routes sont maintenus à un niveau élevé en dépit de l'achèvement de la période de rattrapage au cours de laquelle de nombreux itinéraires ont été renforcés. La diminution des crédits de renforcement est ainsi compensée par une forte augmentation du programme de grosses réparations.

De façon plus nette encore, les crédits consacrés à la sécurité routière augmentent fortement. C'est une traduction très concrète de l'introduction des coûts sociaux parmi les paramètres servant de base à la détermination du montant et de la nature des investissements.

Il est difficile d'estimer pour la collectivité le coût des accidents de la route. Il convient de rappeler qu'en 1981 la route a tué 12 000 personnes et en a blessé 350 000, dont 100 000 gravement. Une indication peut être donnée à partir des valeurs tutélaires portées en compte dans les analyses coûts-avantages relatifs aux investissements routiers : un million de francs valeur 1980 pour « le prix de la vie humaine », 30 000 francs pour « le coût d'un blessé », soit un coût global pour l'ensemble des accidents de la route de l'ordre de 25 milliards de francs.

Les mesures prises dans ce budget : création d'une direction de la sécurité et de la circulation routière, nette augmentation des moyens financiers destinés aux actions de sécurité, vont enfin dans le bon sens. L'opinion publique, fortement traumatisée par l'accident de Beaune, vous saura sans doute gré de ces mesures si vous en poursuivez la mise en œuvre.

Une autre évolution structurelle notable de ce budget mérite d'être fortement soulignée : la priorité donnée au développement des transports collectifs.

Les transferts attendus de trafic de la route vers les modes collectifs devraient permettre de diminuer les coûts économiques et sociaux du système de transports. Je note que ces transferts sont particulièrement encouragés, ce qui me semble logique, dans le domaine des transports urbains. Votre projet de budget tient tout à fait compte de l'impact positif d'un bon fonctionnement des transports urbains sur l'aménagement du cadre de vie des citadins et sur la réduction de la consommation de pétrole.

Je me félicite aussi de la poursuite de la politique d'accroissement des investissements dans le secteur des voies navigables et de la batellerie.

La dotation en capital de deux milliards de francs accordée à la S.N.C.F. constitue une première mesure vers la réalisation de la politique d'assainissement de la situation financière de l'entreprise, objectif inscrit dans la loi d'orientation des transports intérieurs. Elle doit lui permettre de s'affranchir d'une partie de ses contraintes financières.

C'est un premier pas positif qui mériterait d'être souligné, mais il ne suffira pas à résoudre les problèmes financiers de l'entreprise. J'y reviendrai dans quelques instants.

J'aborde en effet avec la S.N.C.F. les aspects de ce budget qui demandent à être clarifiés parce que directement concernés par la transition engagée.

La progression des concours financiers de l'Etat à la S.N.C.F. est contenue dans de strictes limites. Dans l'attente de l'adoption du futur cahier des charges, les dotations pour 1983 ont été déterminées sur les mêmes bases qu'en 1982, mais la subvention forfaitaire d'exploitation disparaît et s'intègre dans la contribution aux charges d'infrastructure, qui passe de 5,6 milliards de francs à 9,1 milliards de francs. Cette disposition préjuge-t-elle d'un élargissement de la notion de contribution aux charges d'infrastructure de l'entreprise ? Je le souhaite.

La modération des interventions de l'Etat imposera à la S.N.C.F. des mesures d'économie particulièrement rigoureuses. Déjà, en 1982, l'entreprise a dû s'imposer des économies de 170 millions de francs par rapport à son budget initial. Elles devront être poursuivies en 1983 mais n'empêcheront pas la croissance du déficit d'exploitation.

Permettez-moi d'exprimer à ce sujet une première inquiétude. Le déficit d'exploitation atteindra probablement 5,3 milliards de francs en 1982. Il pourrait s'élever à 8 milliards de francs en 1983. Les déficits cumulés représenteront 13 milliards de francs au 31 décembre prochain.

Deux phénomènes concourent à cette dégradation : les médiocres perspectives du trafic, particulièrement dans le domaine des marchandises, mais aussi la croissance rapide des charges financières de l'entreprise.

C'est ma seconde inquiétude. La variation des taux de change monétaire et la part croissante des emprunts émis à l'étranger ont fait progresser le risque de charge à un niveau minimum de 3,5 milliards de francs. La S.N.C.F. prévoit que ses charges financières atteindront 8 milliards de francs en 1983 contre 6 milliards en 1982 et 4,1 milliards en 1981. Elle a supporté cette année une perte de change sur remboursement d'emprunt de 386,8 millions de francs. La S.N.C.F. emprunte pour couvrir son déficit, elle emprunte pour investir. Sa capacité d'investissement est aujourd'hui en question, alors que les besoins de financement liés à la modernisation du secteur public restent très élevés. Faudra-t-il renoncer au T.G.V. Atlantique et à certaines opérations de modernisation du réseau ? Les exigences de redressement économique national rendent cette perspective inacceptable.

Je ne lance pas un cri d'alarme, car la S.N.C.F. est, de tous les réseaux européens, celui qui occasionne à l'Etat la charge financière la moins lourde, alors qu'il se situe au premier rang par son trafic et sa productivité.

La solution aux problèmes financiers de la S.N.C.F. passe certes par l'établissement de nouveaux rapports financiers avec l'Etat, mais elle passe aussi par des moyens extrabudgétaires et, en particulier, par l'harmonisation des conditions de concurrence entre les modes de transport, notamment en ce qui concerne les conditions de travail, la réglementation sociale et l'imputation des coûts économiques et sociaux.

La mise en place du nouveau statut de l'entreprise doit s'accompagner d'un redressement financier et d'un financement plus sain de ses investissements. La dotation en capital de 2 mil-

liards de francs prévue pour 1983 va dans ce sens, mais elle ne permettra qu'un modeste allègement des frais financiers.

Il conviendrait donc de renouveler cette dotation sur une période à déterminer jusqu'à l'apurement du déficit cumulé et de déterminer de nouvelles conditions de financement pour les opérations de grande ampleur comme le T.G.V., car il n'est pas normal que de telles réalisations s'effectuent uniquement par emprunts, surtout s'il s'agit d'emprunts en devises.

Il me paraît de ce fait souhaitable de réexaminer l'ensemble des relations financières entre l'Etat et la S.N.C.F., dans tous les domaines. Le problème de la détermination des concours financiers à la S.N.C.F. est complexe. Il résulte d'éléments multiples et contradictoires : spécificité du transport ferroviaire, difficulté de quantifier certains de ses avantages, vulnérabilité du compte d'exploitation à la conjoncture économique, mais aussi handicaps importants liés à la gestion précédente.

L'Etat devrait également prévoir l'élargissement des moyens législatifs et financiers nécessaires à l'affirmation des droits sociaux liés aux transports.

Je note pour 1983 une augmentation prévisionnelle de 23,08 p. 100 des indemnités compensatrices versées à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F. pour les transports parisiens. Cette hausse importante permettra une certaine expansion des transports collectifs. Mais la part des recettes commerciales reste voisine du tiers du total des recettes perçues par ces transports. La loi sur le financement par les employeurs d'une partie du coût des trajets domicile-travail dégagera un supplément de recettes, mais, à moins d'accepter le principe d'une progression annuelle des charges budgétaires de l'Etat de l'ordre de 20 à 25 p. 100 au titre des transports parisiens, il me paraît souhaitable d'aller vers de nouvelles mesures dans cette direction ainsi que vers certains bénéficiaires indirects.

Je souhaite enfin que soient nettement réaffirmés les voies et les moyens d'un contrôle budgétaire approfondi du Parlement sur les crédits de votre ministère. De fait, diverses situations ont tendu, ou risquent de tendre, à son amoindrissement. Je citerai la procédure d'annulation de crédits provoquée par le décret du 18 octobre 1982, qui ne touche pas ce budget, et la réalisation, à travers le fonds spécial de grands travaux, d'opérations importantes mais, d'une certaine manière, débudgétisées.

La commission des finances souhaite en particulier que le Parlement soit pleinement informé et convenablement associé aux modalités selon lesquelles les nouvelles relations financières entre l'Etat et la S.N.C.F. seront mises en place.

Malgré ces quelques réserves, monsieur le ministre d'Etat, la commission des finances a accepté ce projet de budget, vous donnant ainsi acte de la priorité que le Gouvernement entend accorder au développement harmonieux des transports routiers, ferroviaires et fluviaux, et reconnaissant le rôle majeur que doivent jouer les transports intérieurs dans la restauration du dynamisme de l'investissement et dans l'élévation de la productivité globale de l'économie. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)*

**M. Alain Chénard, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les transports intérieurs.** Très bien !

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

**M. Alain Chénard, rapporteur pour avis.** Mes chers collègues, en 1980, votre rapporteur était soucieux ; en 1981, il était optimiste ; en 1982, il est rassuré.

En effet, le projet de budget des transports pour 1983 symbolise au mieux le changement du bon sens voulu par les Français. Des moyens de paiement qui augmentent de 16,6 p. 100, des autorisations de programme qui progressent de 27,3 p. 100 : c'est un budget de croissance qui illustre la révolution tranquille dont nous avons, ensemble, instruit le cours.

Il y a deux ans, je vous disais, ici-même, mon inquiétude. Routes et autoroutes ? Une politique de rustines ! Voies navigables ? Un budget dormant ! Même les députés de la majorité désavaouaient leur ministre. La S.N.C.F. ? On la conduisait à la faillite express ! Les transports collectifs urbains ? L'aménagement du territoire ? Les économies d'énergie ? La qualité de la vie ? La sécurité routière ? Aucun dessein ferme, tout juste quelques perspectives !

Heureusement, le budget de 1982, budget de transition, a rétabli les choix, posé les priorités et préparé l'avenir. Je le présentais par cette formule : « Le transport pour tous ! Le transport partout ! »

Pour 1983, le Gouvernement a fait sienne cette maxime en l'accompagnant d'un objectif essentiel : l'amélioration de la sécurité routière. Il nous propose un budget qui satisfait au mieux les besoins et qui traduit, pour tous les modes de transport, un effort considérable.

Ainsi, les transports collectifs font l'objet, cette année, d'une priorité indiscutable : 850 millions de francs pour l'urbain, 63,4 millions de francs pour l'interurbain : les moyens engagés pour les investissements sont multipliés par deux. C'est la confirmation budgétaire du droit au transport pour tous, affirmé précédemment par la loi d'orientation et par toute une série de mesures de progrès social telles que l'instauration du versement transport à partir de 30 000 habitants, la prise en charge partielle par l'employeur du trajet domicile-travail en région parisienne et la création du fonds spécial de grands travaux qui accélère les programmes et permet de moderniser la voirie.

En milieu urbain, nous constatons un effort considérable pour la province : 402 millions de francs. En région parisienne, au-delà d'avancées significatives comme le financement du trajet domicile-travail, on note une augmentation des investissements au profit d'un service public exemplaire par son dynamisme, la R.A.T.P.

Enfin, ce budget traduit une progression spectaculaire en faveur des transports collectifs non urbains. Les autorisations de paiement sont multipliées par 3,4 et les crédits de paiement par 6. Cet effort est d'autant plus significatif que la loi d'orientation accorde une pleine responsabilité aux collectivités locales en matière de schémas régionaux et de plans départementaux.

Vous l'aurez constaté, les transports collectifs, économes, sûrs et rationnels, bénéficient d'une priorité effective et justifiée.

Priorité pour les transports collectifs, mais aussi rattrapage pour la S.N.C.F. et les voies navigables, deux domaines où l'héritage est particulièrement lourd.

Pour la S.N.C.F., en attendant la mise en place de la nouvelle convention, les contributions pour 1983 au titre de l'exploitation progressent comme en 1982.

On remarque une dotation en capital substantielle de 2 milliards de francs, qu'il faut néanmoins resituer dans un endettement de 55 milliards de francs auquel on doit ajouter 6 milliards de francs de frais financiers et 13 milliards de francs de déficit cumulé. J'ai rappelé, en d'autres occasions, la nécessité d'élaborer un plan pluriannuel d'assainissement. Si la S.N.C.F. doit bénéficier à l'avenir d'une égalisation des conditions de concurrence, elle doit néanmoins trouver en elle-même les moyens d'un dynamisme commercial accru.

Même si l'annonce récente de la réalisation du T.G.V. Atlantique autorise bien des espoirs, votre rapporteur se permet de rappeler l'importance des liaisons transversales, qu'il convient de ne pas négliger.

Pour les voies navigables qui, ces dernières années, symbolisaient l'abandon et la dégradation des transports, le Gouvernement redresse la barre. Les autorisations de programme évoluent et la dotation accordée aux structures de la batellerie progresse de manière conséquente et significative.

Afin d'assurer l'avenir de la voie d'eau, la commission Grégoire, à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir, met actuellement au point un schéma directeur des voies navigables.

Mais, je l'ai affirmé en préambule, l'enjeu essentiel de ce budget, c'est la sécurité ! Avec 12 000 morts et 325 000 blessés sur nos routes, l'accident reste, pour chacun de nous, une menace personnelle et quotidienne. Les drames de l'été dernier sont dans l'esprit de tous.

L'action du Gouvernement est prioritaire. Les moyens financiers le sont aussi : 85 milliards de centimes de crédits et des dépenses d'équipement qui progressent de 34 p. 100.

Vous me permettrez de saluer cet effort indispensable dans un domaine où le bon sens est payant. L'exemple d'une ville comme Nantes le prouve, qui vient de réduire de 25 p. 100 en trois ans le nombre d'accidents corporels, grâce à des mesures très simples.

Moins 25 p. 100, c'est un objectif possible à l'échelon national. Le Gouvernement doit réussir. Gageons qu'il gagnera ce pari difficile !

Enfin, ce projet de budget est l'expression constante de trois idées-forces : coordination, planification et concertation, qui prévalent désormais aux choix en matière d'investissement.

Ainsi, dans le domaine routier, il s'agit de moderniser, de sauvegarder, de renforcer et d'entretenir. Les moyens financiers le permettront. Les crédits de paiement augmentent de 9,1 p. 100, les moyens d'engagement diminuent de 3,2 p. 100, mais ce recul apparent est largement compensé par l'apport du fonds spécial de grands travaux puisque 1,25 milliard de francs sont octroyés au titre de la première tranche.

S'agissant de la concertation, de nombreux contrats de cofinancement sont actuellement en cours de négociation et l'aide aux régions bénéficiant d'un programme spécial est réaffirmée.

Je rappelle que sont concernés par les programmes spéciaux les plans Vosges, Corse, Grand Sud-Ouest, Centre-Europe-Atlantique, le plan routier Massif Central et la rocade des Estuaires.

La planification et la coordination, c'est l'aide accrue au transport combiné rail-route. Une commission de réflexion

a été mise en place en avril dernier. Elle remettra ses propositions en décembre.

Je terminerai en soulignant l'annonce très encourageante de la réforme du financement et de la gestion des autoroutes, réforme basée sur trois objectifs : maîtrise nationale et régionale sur la gestion de l'extension, programmation des liaisons autoroutières, harmonisation tarifaire et, à terme, suppression des péages.

A ce sujet, monsieur le ministre, la commission de la production et des échanges s'est interrogée. En effet, le coût des péages peut dissuader les automobilistes d'emprunter une autoroute et les amener à encombrer des voies traditionnelles et peu sûres. Les coûts induits par ces détournements de trafic, paradoxalement, peuvent devenir supérieurs aux recettes qu'auraient procurées les péage. Puisque la suppression de ces péages ne peut être envisagée dans l'immédiat, il convient de définir rapidement leurs critères d'harmonisation.

D'autre part, certains commissaires ont manifesté leur inquiétude que circulent bon nombre de poids lourds étrangers le week-end et les jours fériés et se sont étonnés de l'absence de limitation de vitesse pour les véhicules tractant des caravanes.

Enfin, nous nous sommes demandés si des analyses systématiques étaient menées pour étudier l'opportunité de réaliser des autoroutes, des routes à deux fois deux voies, ou toute autre formule.

Face à ces interrogations, ne serait-il pas nécessaire, monsieur le ministre, de créer un dispositif de réflexion à l'échelon national ?

Pour conclure, je rappellerai que l'an passé, je me félicitais de ce que le projet de budget pour 1982 traduisait clairement une étape vers une autre politique, porteuse d'espoir.

Le projet de budget pour 1983 est marqué du sceau d'une politique de réalisations importantes et novatrices qui répondent pleinement à notre attente. Je m'en réjouis, tout comme la commission qui, conformément à ma proposition, a donné un avis favorable à l'adoption des crédits des transports intérieurs. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

**M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la préparation d'un rapport budgétaire commence en juin avec l'envoi des questionnaires et s'achève dans les derniers jours qui précèdent la discussion publique.

Au cours de ces cinq mois, j'ai vu, monsieur le ministre, se dégrader rapidement la situation de l'aéronautique civile et j'ai été conduit à plusieurs reprises à remettre en cause des jugements qui se révélaient trop optimistes à la lumière de faits nouveaux.

Je vous avais dit l'année dernière qu., craignant de voir en vous un ogre, j'avais en fait trouvé un gentil petit chaperon rouge. Cette année, vous êtes une Cendrillon en guenilles dont le carrosse couvert de diamants s'est transformé au fil des mois en citrouille.

**M. Alain Bonnet.** Ça vole bas !

**M. Robert de Caumont.** C'est du rasc-mottes !

**M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial.** Face à cette situation mouvante, la position du Gouvernement a évolué, mais sans aller dans le bon sens. Elle peut, en effet, être caractérisée par deux mots : hésitation et désengagement.

Quant au projet de budget de l'aviation civile pour 1983, il ressemble comme un frère à celui de 1982 : ruisselant de bonnes intentions, bien dodu, bien rond, bien charnu, avec des faux apparents de progression indiscutablement flatteurs. Mais le problème de crédibilité se pose à la lumière de la gestion des crédits de 1982.

Dans les quelques minutes chichement accordées aux rapporteurs spéciaux — dix minutes pour un budget d'une telle importance, c'est bien peu — je brosserai d'abord un rapide tableau de la conjoncture dans le domaine de l'aéronautique civile, puis je m'attacherai à rappeler les traits caractéristiques de la gestion de 1982. Je terminerai enfin par un rapide survol des crédits pour 1983, vous invitant, mes chers collègues, à vous reporter, pour plus de détails, à mon rapport écrit, sachant bien que vous ne manquerez pas de le lire jusqu'à la dernière ligne.

Pour l'aviation civile, la fin du tunnel — vous me pardonnerez cette image — n'est pas pour demain. En effet, le prolongement et l'approfondissement de la crise du transport aérien se répercutent de plus en plus durement sur la construction aéronautique, qui est également affectée par l'effondrement du marché américain des avions d'affaires et des hélicoptères. Or les quelques raisons d'espérer une amélioration progressive de la situation me paraissent s'éloigner.

La situation du transport aérien dans le monde reste très mauvais. Les effets conjugués de la crise économique mondiale et de l'absurde politique de déréglementation — que l'Assemblée nationale, je pense, sera unanime à condamner — ont plongé les compagnies mondiales dans la crise. La stagnation du trafic, l'augmentation vertigineuse des coûts et la baisse des tarifs ont produit les effets prévisibles — il ne fallait pas être grand clerc pour les imaginer. Globalement, les compagnies de l'I. T. A., l'association internationale du transport aérien, perdront 2 milliards de dollars en 1982, après avoir déjà perdu 1 milliard de dollars en 1981. Leur marge d'autofinancement sera à nouveau négative. Deux compagnies importantes, Braniff et Laker, ont déjà fait faillite. Elles étaient parmi les plus engagées dans la lutte tarifaire et en sont les premières victimes. Pan Am ne doit son salut qu'à la liquidation d'une bonne partie de ses actifs et à des réductions massives d'effectifs.

La plupart des compagnies s'efforcent, dans cette conjoncture, d'abaisser leurs coûts en différant ou en réduisant des programmes d'investissements qu'elles seraient bien en peine de financer, en réduisant l'offre et en licenciant.

Dans ce contexte — je me dois d'être impartial — la situation des compagnies françaises apparaît bonne. Air France, U. T. A. et plus encore Air Inter se situent dans le peloton de tête des compagnies de l'I. A. T. A. pour la progression de leur trafic.

Mais Air France, pénalisée par le renchérissement du dollar et l'alourdissement de ses charges résultant de décisions du Gouvernement, connaît une augmentation très préoccupante de son déficit d'exploitation. Elle est passée de l'équilibre en 1980 à 368 millions de francs de pertes en 1981 et sans doute 770 millions de francs en 1982. Corrélativement, sa marge nette d'autofinancement a considérablement diminué. Pour n'être pas aussi grave — et il s'en faut de beaucoup — que la situation moyenne des compagnies de l'I. A. T. A., celle d'Air France est tout de même sérieuse et déjoue toutes les hypothèses du contrat d'entreprise.

La normalisation tarifaire qui résulte de l'accord provisoire de mai 1982 conclu entre les Etats-Unis et les pays de la Communauté européenne de l'aviation civile était une raison d'espérer des jours meilleurs. Les perspectives de reprise économique en étaient une autre.

Or, le spectacle lamentable donné par la dernière conférence de l'I. A. T. A., incapable de dépasser ses querelles de couloir pour adopter des mesures d'ordre, la poursuite de pratiques tarifaires anormales par certaines compagnies, enfin la prolongation de la stagnation économique, provoquée par l'envol du dollar, conduisent à des appréciations beaucoup plus pessimistes que celles que l'on pouvait faire il y a quelques semaines encore. Je suis à présent enclin à penser que le transport aérien international n'est pas près de sortir du marasme actuel, et avec lui l'industrie aéronautique.

Car les difficultés de transport aérien ne peuvent manquer de retentir sur l'industrie aéronautique qui en est le fournisseur, d'autant plus que cette industrie souffre par ailleurs de la faiblesse de ses autres marchés civils : avions d'affaires et hélicoptères.

On assiste, en effet, à une réduction très importante du marché des avions civils, notamment de celui des gros porteurs, qui était le plus important au cours des années passées. Airbus Industrie — je diffère sur ce point du rapport écrit de M. Labbé — qui avait encore vendu quarante-six appareils en 1981 n'en a placé, d'après les informations que j'ai recueillies dans la semaine qui a précédé la présentation de mon rapport en commission, que dix-neuf depuis le début de 1982.

Boeing a des difficultés considérables pour commercialiser ses B 767 et B 757. Cette société vient toutefois de donner la mesure de son agressivité commerciale en obtenant de la compagnie thaïlandaise Thai International la commande de deux B 767 en remplacement de deux Airbus A 300-600. Cette opération, sur un marché qui paraissait acquis à Airbus, sonne comme un redoutable avertissement : dans un contexte de crise grave, la guerre commerciale sera plus dure que jamais. L'heure n'est pas venue de baisser la garde.

Un autre effet de la crise est de provoquer un glissement de la demande des gros porteurs vers des avions dérivés des moyens-courriers traditionnels. C'est l'explication des succès récents de Douglas, qui vient d'obtenir d'Alitalia une commande vivement espérée par Airbus. Nous sommes ballus sur tous les fronts en ce moment.

La situation de l'industrie aéronautique française, tout en restant assez favorable, est donc caractérisée par l'accumulation de plusieurs sujets de préoccupation. Je les énumère rapidement :

Les difficultés commerciales du programme Airbus conduisent à réviser en baisse les programmes de production et pèsent sur les plans de charge des constructeurs ;

L'incertitude demeure sur le lancement de l'A 320 et du moteur qui lui sera associé :

Bien que leurs gammes d'appareils soient très compétitives, les divisions hélicoptères de la S.N.I.A.S. et de A.M.D.B.A. sont confrontées aux conséquences de l'effondrement de leur marché principal, celui des Etats-Unis.

Dans un climat d'incertitude, voire d'inquiétude, une action particulièrement déterminée du Gouvernement français paraît s'imposer. Or, monsieur le ministre, la gestion de 1982 est au contraire marquée, de la façon la plus fâcheuse, des signes de l'hésitation et du désengagement.

L'an dernier, j'avais porté un jugement « globalement positif » sur le projet de budget de l'aviation civile et de la météorologie pour 1982. L'importante progression des crédits prévus me paraissait révélatrice de la volonté de poursuivre l'œuvre entreprise par la V<sup>e</sup> République — je vous avais même qualifié de « ministre de la continuité » — pour doter la France d'une industrie aéronautique de premier plan et assurer au transport aérien le support technique et administratif indispensable.

Mais, très vite, le caractère artificiel et illusoire du budget de 1982 allait apparaître. L'année dernière, avant même que ne s'achève la discussion budgétaire, des consignes de blocage d'une partie des crédits nouveaux étaient élaborées.

Tandis que les hérauts de la nouvelle majorité célébraient à l'envi un projet de budget privilégiant l'investissement public et en faisant l'outil de la relance, les gestionnaires préparaient à leur insu les consignes qui allaient leur apporter le plus cinglant des démentis.

La majorité volait donc un budget de propagande mettant en œuvre les théories économiques qu'elle avait abondamment développées lorsqu'elle était dans l'opposition, et le Gouvernement allait exécuter un budget d'austérité, dont la seule caractéristique notable était de grever les gestions futures par des recrutements inconsidérés de fonctionnaires.

Cette Bérézina budgétaire affecte de façon toute particulière l'aéronautique civile et militaire, dont on peut désormais douter qu'elle fasse encore figure de priorité gouvernementale.

**M. le président.** Je vous demande de conclure, monsieur Robert-André Vivien.

**M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial.** Je vais conclure, monsieur le président.

Ainsi, 612 millions de francs d'autorisations de programme sont annulés à la section « aviation civile » du ministère des transports. Cette somme représente près de 10 p. 100 des réductions totales de crédits affectant les budgets civils.

De plus, 4 925 millions de francs d'autorisations de programme sont annulés à la section « Air » du budget des armées, dont 4 126 millions de francs de commandes de matériel et 374 millions de francs pour les études et prototypes.

Il est donc clair que la volonté d'austérité a frappé tout particulièrement un secteur vital de l'économie française et que le Gouvernement, confronté aux conséquences tragiques de ses propres erreurs, a surenchéri dans l'absurde en atteignant en priorité une grande industrie de pointe, qu'il venait auparavant de faire presque entièrement entrer dans le secteur public et qui est un des atouts du commerce extérieur de notre pays.

Les projets annoncés l'an dernier ne se sont pas concrétisés. Le lancement effectif de l'A-320 tarde.

**M. Pierre Mauger.** Il est abandonné !

**M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial.** Le marché est incertain et il n'existe pas à l'heure actuelle de moteur pleinement adapté à la nouvelle cellule.

Le lancement de l'A. T. R. 42 a, lui aussi, été différé.

Ce sont là des renseignements que votre ministère m'a fournis. Ou alors, on me raconte des histoires, monsieur le ministre.

J'espère que vous m'apporterez un démenti tout à l'heure, mais, selon les réponses que j'ai reçues de vos services, le lancement de l'A. T. R. 42 a été différé dans l'attente d'indications nettes venant du marché. Toutefois, il semble que ce programme soit sur le point de démarrer effectivement.

Je tiens à indiquer à l'Assemblée, en tant que rapporteur de la commission des finances, que j'ai eu beaucoup de mal à obtenir des réponses à mes questions. Quand j'ai rapporté devant la commission des finances, il me manquait la moitié des réponses. J'espère que cela s'améliorera dans l'avenir.

Le projet de moteur nouveau CFM 56-2000, destiné à l'A-320, a été annulé.

**M. Pierre Forgues.** Ce n'est pas vrai !

**M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial.** J'attends que M. le ministre me le dise. Il m'a été indiqué, en réponse à mon questionnaire, que le projet de moteur nouveau CFM 56-2000 destiné à l'A-320 avait été annulé. Il est à présent envisagé, m'a-t-on dit, de construire un dérivé du CFM 56-2, le CFM 56-2-K-2...

**M. Pierre Forgues.** Oui !

**M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial.** ... qui présente, m'a-t-on dit, des performances intermédiaires entre celles du moteur de base et ce qu'auraient été celles du CFM 56-2000. J'ai donc raison.

Nulle trace de volonté politique, donc, dans la gestion de 1982, qui est caractérisée par l'abandon des principes et des priorités de gouvernement devant des difficultés aisément prévisibles et dûment annoncées par l'évolution.

Pour ma part, j'annonçais d'ailleurs, l'an dernier, mon scepticisme devant un budget de l'aviation civile certes séduisant, mais totalement irréaliste compte tenu de l'échec quasiment assuré de la politique économique dans laquelle il s'insérait. Je regrette pour mon pays d'avoir eu raison si tôt et si complètement.

Nous voici à présent saisis du projet de budget pour 1983, qui ressemble comme un frère à celui de 1982.

Pour moi, il a l'aspect d'un bon budget, mais il n'est pas pour autant un bon budget. En effet, s'il fait apparaître des taux de progression flatteurs, il est aussi précaire que son prédécesseur. Il lui manque cet élément fondamental qu'est la sincérité...

**M. le président.** Concluez, monsieur Vivien !

**M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial.** Je vais conclure, monsieur le président.

Il lui manque, disais-je, cet élément fondamental qu'est la sincérité à défaut de laquelle il n'y a plus de contrôle budgétaire possible : nous n'avons aucune indication sur une éventuelle régulation conjoncturelle, qui rend téméraire toute appréciation sur les taux de progression des crédits d'ailleurs établis sur une base fautive, celle du « bleu » de 1982.

Sous cette réserve capitale, on observe que les crédits de paiement de l'aviation civile augmentent de 19,1 p. 100 alors que ceux de la météorologie sont en très faible diminution.

Les autorisations de programme de l'aviation civile passent de 2 449,5 millions de francs en 1982 — crédits votés compte non tenu des annulations — à 3 215,2 millions de francs, soit une augmentation de 31,5 p. 100, et celles de la météorologie de 100,2 à 83,7 millions de francs, soit une diminution de 16,4 p. 100.

L'évolution la plus significative, sur le papier, est celle des crédits des grands programmes aéronautiques civils, qui passent de 2 078 millions de francs — réduits à 1 400 millions de francs après les annulations de 1982 — à 2 801 millions de francs en autorisations de programme et de 1 989 millions de francs à 2 595 millions de francs en crédits de paiement. C'est une forte progression, qui reste toutefois à confirmer. Elle permet en tous les cas — et c'est le vœu de la commission des finances — de lancer l'A-320, le CFM 56-2-K-2 et l'ATR-42 dès le début de 1983, si le Gouvernement se décide enfin à le faire.

Pour le transport aérien, la baisse des dotations est la conséquence de la réduction des services assurés par Concorde.

L'année dernière, je vous avais salué comme le défenseur du Concorde. Je considère, comme M. Labbé, qu'il serait dramatique de renoncer à mettre en ligne ce symbole d'une aventure technologique exceptionnelle.

En matière de navigation aérienne, la suppression de la délégalation à l'espace aérien n'est certainement pas opportune et le rétablissement du droit de grève des « aiguilleurs du ciel » n'est certes pas la meilleure façon d'assurer la marche du service. L'Assemblée nationale espère au moins que vous saurez prévoir des obligations de service minimal pour assurer la sécurité des vols internationaux, totalement étrangers à nos conflits nationaux du travail.

Le budget, a-t-on coutume de dire, est l'expression d'une politique. C'est aussi le révélateur de l'audience d'un ministre. A cet égard, le projet de budget initial de 1983, comme le budget de 1982, montre que le ministre d'Etat, ministre des transports, a su se faire entendre au cours de la phase d'élaboration de la loi de finances. L'exécution prouvera-t-elle, en 1983, comme cette année, que cette audience est à l'éclipse ?

Je me le demande. En tout cas, j'espère vivement que, l'an prochain, l'aéronautique ne sera pas à nouveau la victime principale de l'austérité, comme ce fut le cas en 1982. En effet, la crédibilité de notre industrie en serait sévèrement affectée, alors que, dans les domaines civils et militaires, les Etats-Unis font des efforts considérables pour regagner des positions naguère conquises par notre pays. L'heure n'est donc pas venue de relâcher l'effort public en faveur de l'aéronautique civile, comme le Gouvernement a cru pouvoir le faire en 1982.

Vous aurez compris, en écoutant ce rapport oral, que je n'ai pas proposé à la commission des finances d'adopter ce budget. La commission ne m'a pas suivi et j'ai le devoir de vous demander en son nom de bien vouloir voter les crédits de l'aviation civile et de la météorologie, ainsi que les quatre observations consignées dans le rapport écrit. Mais je ne crois pas trahir la pensée de l'ensemble des députés, y compris de

ceux de la majorité, en faisant part au ministre d'Etat, ministre des transports, de notre commune préoccupation devant l'évolution de l'aéronautique civile et de notre vœu ardent de voir son développement continuer de figurer au rang de grande priorité nationale. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

**M. le président.** La parole est à M. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aviation civile.

**M. Claude Labbé, rapporteur pour avis.** Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, disposant d'un temps limité pour présenter l'avis de la commission de la production et des échanges et intervenant après M. Robert-André Vivien, qui a fait un exposé complet...

**M. Pierre Mauger.** Et très brillant !

**M. Claude Labbé, rapporteur pour avis.** ... je me bornerai à examiner deux points particuliers.

J'emprunterai la voie orthodromique, comme on dit en navigation, c'est-à-dire que j'irai droit au cœur du sujet.

Ces deux points seront : la coordination de l'ensemble des transports intérieurs français et la construction aéronautique en France.

Sur le premier point, la commission pense — et c'est un vœu déjà ancien — qu'il y a lieu de coordonner l'exécution des divers plans concernant l'aménagement des transports intérieurs français.

En effet, monsieur le ministre d'Etat, vous faites souvent référence à l'héritage que vous ont laissé les précédents gouvernements. Le T. G. V., qui est une très belle réalisation, en fait partie. Cependant, cette réalisation s'étant effectuée concurremment avec une expansion continue des lignes d'Air Inter, on peut se demander s'il ne s'agissait pas à un moment donné non pas tellement de faire un choix — parce que le rail et l'avion restent et resteront toujours complémentaires — mais de faire en sorte que les deux actions soient menées d'une façon plus concertée.

En effet, la liaison T. G. V. Paris—Lyon prive d'ores et déjà Air Inter de 30 p. 100 de son trafic passagers. La situation risque encore de s'aggraver pour la compagnie aérienne. Déjà, le nombre des Airbus en service a diminué et les prévisions d'achat de ce type d'avion par la compagnie intérieure française sont en cours de révision.

Pour l'avenir, il s'agit, outre le T. G. V., de l'organisation de lignes dites « de troisième niveau », c'est-à-dire qui peuvent opérer des dessertes intéressantes et complémentaires liées à l'aménagement du territoire français ou qui peuvent simplement venir en concurrence sauvage avec les lignes d'Air Inter ou celles d'Air France. Certes, monsieur le ministre, il vous appartient d'assurer cette coordination. Mais les membres de la commission et moi-même pensons qu'il y aurait peut-être lieu de créer un organisme spécial pouvant assurer pour le court et le long terme une coordination.

Nous pensons que l'effort qui a été imprimé à la S.N.C.F. doit se poursuivre. Les projets en cours d'étude, notamment du T.G.V. ouest, ne manqueront pas d'avoir des répercussions importantes sur les trafics des lignes aériennes intérieures. La question est donc d'importance et il convient de l'examiner très sérieusement.

Sur le second point, vous n'êtes pas le seul responsable, tant s'en faut, de la construction aérienne puisque le tuteur en est le ministère de la défense. La France, depuis quelques années, a fait un effort considérable pour rééquilibrer la construction aéronautique, qui, il y a encore quelques années, était à peu près exclusivement consacrée à la construction des appareils militaires. Il y a eu les brillantes périodes de Caravelle, de Concorde, la construction d'Airbus. Tout cela doit, bien entendu, se poursuivre.

C'est pourquoi, lorsqu'on étudie le budget des transports, il faut prendre aussi en considération le budget de la défense. Or on constate dans ce dernier le « gel » d'un montant élevé de crédits, ce qui réduit les possibilités d'étude de futurs avions. Cela constitue un risque très grave, non pas sans doute pour l'immédiat, mais pour l'avenir.

La France a une vocation particulière en matière de construction aérienne. Elle l'a prouvé par des succès mondiaux dans ce domaine. Nous voudrions éviter qu'elle ne perde sa situation privilégiée. Ainsi sommes nous très inquiets de voir les principaux constructeurs français d'avions et les firmes sous-traitantes envisager une révision de leurs plans de charge en baisse. Je vous citerai, monsieur le ministre d'Etat, l'exemple — qui est pour moi très frappant car il concerne ma circonscription — des avions Hurel-Dubois, sous-traitants à Meudon-la-Forêt. Dans le plan de charge de cette entreprise, on envisage déjà de licencier environ 250 personnes. Je crains qu'il n'en

soit de même dans les autres firmes de construction aéronautique. Nous ne pouvons donc pas, je le répète, séparer l'examen du budget des transports de celui du budget de la défense.

Cela me conduit à mettre le Gouvernement en garde et à lui lancer un appel pressant : si l'on ne veut pas qu'il soit dit, dans quelques années, que la construction aéronautique française a été sacrifiée, il faut dès maintenant prendre les décisions qui s'imposent. Car vous savez aussi bien que moi, monsieur le ministre d'Etat, que les décisions en matière d'aéronautique ne se prennent pas à court terme. Les projets concernant Caravelle, Concorde ou Airbus ont mûri pendant de longues années et les engagements et investissements qui doivent être faits tant par les représentants de l'industrie aéronautique que par les compagnies aériennes doivent être décidés très longtemps à l'avance.

C'est pourquoi j'appelle, d'une manière un peu solennelle — mais vous me le pardonnerez — votre attention sur une situation qui est aujourd'hui très préoccupante et qui risque d'être demain catastrophique.

Pour diverses raisons, et notamment à cause de ces insuffisances, j'ai personnellement émis un avis défavorable sur votre budget concernant les transports aériens. Refusant, avec le groupe que je préside, l'ensemble du budget des transports, je ne puis de toute façon le voter par fragments.

Néanmoins, en tant que rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, je dois recommander à l'Assemblée d'adopter le budget des transports aériens. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

**M. le président.** Nous en venons aux orateurs inscrits.

La parole est à M. Gaillard.

**M. René Gaillard.** Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, l'année 1982 portera la marque du vote de plusieurs lois relatives aux transports.

Conformément aux orientations de M. le Président de la République, le Parlement a, en effet, abaissé à 30 000 habitants le seuil à partir duquel le versement transport pourra être institué et libère les conditions d'utilisation du produit de cette taxe par les collectivités locales, décidé que 40 p. 100 de la carte de transport serait, en région parisienne, payée par l'employeur dès le 1<sup>er</sup> novembre 1982, portant ce taux à 50 p. 100 à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1983, enfin créé un fonds spécial de grands travaux, abondé par des centimes additionnels sur les produits pétroliers et devant permettre de financer les investissements relatifs aux transports collectifs et aux rocades urbaines.

Au début du mois d'octobre, notre assemblée a, par ailleurs, approuvé en première lecture le projet de loi d'orientation des transports intérieurs, améliorant le texte initial du Gouvernement à la suite d'un débat serein et fructueux. Ce texte, qui marque une volonté de réorientation de la politique des transports, est, si j'ose dire, resté quelque peu en souffrance au Sénat, qui a décidé de ne l'examiner que le 13 décembre prochain. Sachez, monsieur le ministre d'Etat, que le groupe socialiste est conscient de la nécessité du vote définitif de la loi d'orientation avant la fin de 1982, notamment pour éviter à la S.N.C.F. de se trouver dans une situation de vide juridique particulièrement inopportune. Nous vous soutiendrons donc fermement dans votre détermination à y parvenir et nous espérons que nos collègues de la majorité sénatoriale sauront tenir l'engagement public qu'ils ont pris à ce sujet.

Le budget des transports pour 1983 traduit sans équivoque la volonté du Gouvernement de donner à ce secteur un caractère prioritaire. Ses crédits connaissent en effet une croissance supérieure à la moyenne, avec une augmentation de près de 17 p. 100 des moyens de paiement et de plus de 27 p. 100 des autorisations de programme.

La distribution des crédits à l'intérieur de votre budget concrétise une première application des lignes de force définies dans la loi d'orientation pour une nouvelle politique des transports.

La priorité à accorder aux transports collectifs cesse d'être un vœu pieux et fait l'objet d'engagements budgétaires importants tant pour les transports urbains que pour les transports non urbains de personnes. Les crédits qui leur sont consacrés en 1983 seront doublés par rapport à 1982, si l'on tient compte des ressources du fonds spécial de grands travaux.

Un effort important est entrepris dans le domaine de la sécurité routière. Comme l'a souligné à plusieurs reprises M. le Premier ministre, le Gouvernement a décidé de partir véritablement en guerre contre les accidents de la route, socialement et économiquement si coûteux pour la collectivité nationale. Le groupe socialiste adhère sans réserve à cette volonté gouvernementale et approuve les actions que vous avez retenues pour la mettre en œuvre : information et formation des usagers de la route ; conception des véhicules ; améliorations des infrastructures et des conditions de circulation.

La réorientation de la politique routière était nécessaire et souhaitée depuis plusieurs années par les socialistes. Priorité est désormais donnée à la construction de rocades et de déviations urbaines que le fonds spécial de grands travaux devrait rendre encore plus nombreuses. En rase campagne, la concertation plus soutenue avec les régions doit permettre un redéploiement des moyens, en tenant compte des besoins de l'aménagement du territoire et des impératifs de sécurité. Enfin, la définition d'une nouvelle politique autoroutière, qui concerne à la fois le rythme d'engagements des programmes, l'amélioration de la maîtrise publique et l'harmonisation des péages, complète utilement ce dispositif.

Mes collègues MM. Forgues, Mellick et Richard doivent donner dans la suite du débat le point de vue du groupe socialiste respectivement sur les transports aériens, les voies navigables et les transports en région Ile-de-France.

Pour ma part, j'indiquerai nos observations sur les domaines suivants : l'amélioration des transports non urbains de personnes ; l'avenir de la S.N.C.F. ; les modalités de choix des infrastructures à réaliser ; la nécessité de la préoccupation transport dans les contrats de plan que l'Etat signera en 1983 avec les entreprises nationales du secteur industriel.

L'organisation des services réguliers de transports non urbains de personnes est confiée aux départements par l'article 29 de la loi d'orientation. Ces collectivités locales, qui ne recevront la compétence relative aux transports scolaires qu'après le vote de la loi de répartition de compétences en cours d'examen au Sénat, auront elles, monsieur le ministre d'Etat, comme il nous paraît souhaitable, la possibilité d'inclure les services de transport scolaire dans leurs études de réorganisation des services de transports non urbains qui irriguent leur territoire ?

La bonne utilisation de l'ensemble des moyens disponibles en personnels et matériels d'exploitation impose une telle appréhension globale de l'ensemble des besoins de transport dans le département. Or les préfets, commissaires de la République, restent responsables des circuits spéciaux scolaires tant que le transfert de compétences n'aura pas été opéré. Il importe donc que le Gouvernement leur recommande de se prêter à une étroite concertation avec les présidents de conseils généraux, pour qu'en commun ils veillent à ce que les schémas départementaux de transport ne butent pas sur cette hétérogénéité temporaire de compétence.

Par ailleurs, nous souhaiterions que vous nous indiquez comment vous entendez mettre en œuvre les contrats de développement prévus à l'article 29 de la loi d'orientation pour aider les départements à développer une politique audacieuse d'amélioration des réseaux de transports collectifs non urbains de voyageurs.

L'année 1983 sera déterminante pour la S.N.C.F. : la modification de son statut juridique doit être l'occasion, avez-vous dit, d'une « renaissance du transport ferroviaire ».

Le groupe socialiste se réjouit de l'initiative du Gouvernement de constituer, en accord avec le président du conseil d'administration de la S.N.C.F., deux groupes de travail, qui devront faire des propositions dans deux domaines essentiels pour l'avenir de la S.N.C.F.

La modification des structures et de la gestion de cette entreprise sont en effet des conditions déterminantes pour son adaptation à la décentralisation prévue dans la loi d'orientation en matière de transport ferroviaire, mais aussi pour lui permettre de trouver un nouveau dynamisme fondé sur l'imagination et la capacité d'adaptation de l'ensemble des cheminots.

Par ailleurs, l'évolution de la stratégie de la S.N.C.F. dans le domaine des transports de marchandises doit la conduire à reconquérir une meilleure place sur ce marché après l'effritement continu de ses positions depuis plusieurs années.

Le maintien d'un niveau élevé d'investissement et d'infrastructures ferroviaires nous paraît indispensable. Votre projet de budget y contribue grâce à la croissance de plus de 63 p. 100 des dotations versées par l'Etat au titre des charges d'infrastructures qui s'établissent en 1983 à plus de 9 milliards de francs. L'annonce récente par M. le Premier ministre, confirmée par le conseil des ministres, du lancement prochain du T.G.V. Atlantique va dans le même sens et ne peut que nous satisfaire.

Cependant, il ne faut pas sous-estimer la situation financière très critique dans laquelle la nouvelle S.N.C.F. se trouvera dès sa naissance. Lors du débat sur la loi d'orientation, les socialistes ont particulièrement insisté sur la nécessité d'un assainissement progressif de cette situation. L'amendement adopté à l'article 24 de la loi offre des garanties de ce point de vue. La mission confiée à M. Vacquier prouve que le Gouvernement entend respecter ses engagements.

Sans doute est-il trop tôt aujourd'hui, monsieur le ministre d'Etat, pour que vous nous indiquiez les éléments du processus d'assainissement qui sera progressivement mis en œuvre. Le

groupe socialiste espère néanmoins fermement que celui-ci sera clarifié dans le cahier des charges de la S.N.C.F. ainsi que dans le contrat de Plan que celle-ci signera l'an prochain avec l'Etat.

Je l'ai souligné à plusieurs reprises, le fonds spécial pour les grands travaux apportera un complément important de moyens pour le financement des investissements d'infrastructures de transport. Déjà utilisé en 1982 pour des travaux routiers et pour des opérations de transports collectifs urbains, il devrait, selon les informations qui nous ont été communiquées par vos collaborateurs, être consacré en outre en 1983 aux investissements ferroviaires ou de voies navigables.

Il serait souhaitable, monsieur le ministre d'Etat, que les principes posés par l'article 14 de la loi d'orientation soient respectés lors du choix des investissements financés par ce fonds, en particulier l'évaluation préalable de leur efficacité économique et sociale, l'approche intermodale par utilisation de critères homogènes d'appréciation et la publicité des études avant le lancement des opérations.

Nous apprécierions aussi que vous nous précisiez les modalités selon lesquelles vous entendez rapidement mettre en place le nouveau dispositif d'analyse des projets.

L'année prochaine sera consacrée à la négociation, entre l'Etat et les entreprises ou établissements publics nationaux, de contrats pour la période couvrant le IX<sup>e</sup> Plan.

Il est clair que votre ministère aura, dans ce contexte, à fixer les grandes orientations des entreprises de transport concernées par cette procédure, en fonction des orientations générales du Plan de la nation.

Nous souhaiterions par ailleurs que vous soyez attentif à la préparation des contrats de Plan entre l'Etat et les entreprises nationales industrielles et commerciales. Celles-ci ont un poids désormais très important dans l'économie nationale : elles ont donc de grands besoins de transport de personnes, et surtout de marchandises.

Il nous semble en conséquence tout à fait indispensable que la préoccupation transport soit présente dans leur contrat de Plan. En liaison avec les opérateurs de transports publics ou privés, elles peuvent en effet faire évoluer de façon significative les modalités d'exercice de l'activité de transport, à la fois sur le plan des conditions sociales de production dans le secteur et sur celui de l'amélioration de la productivité des entreprises de transport, grâce à l'utilisation de moyens technologiques modernes : plates-formes de fret, réseau télématique d'information sur le système de transport, etc.

Les quelques observations que je viens de formuler, monsieur le ministre d'Etat, ont essentiellement pour objet de manifester le souci des socialistes de contribuer avec vous à la mise en œuvre de la nouvelle politique des transports qu'au nom du Gouvernement vous proposez au pays.

Elles ne constituent nullement des réserves sur le projet de budget que vous nous présentez, dont j'ai dit en introduction combien il nous paraissait répondre à notre attente.

C'est donc sans restriction que le groupe socialiste le votera. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le ministre d'Etat, en nous présentant l'an dernier votre budget des transports pour 1982, vous l'aviez caractérisé en disant qu'il s'agissait d'un budget de transition et qu'il était porteur de changement.

Pour celui de 1983, que nous examinons aujourd'hui, je retournerais volontiers cette formule : c'est le budget d'un nouveau changement et il est porteur de transition.

Je m'explique. Il y a un changement par rapport à l'an dernier et dans un sens que nous redoutions, notamment au moment de l'examen de la loi d'orientation des transports intérieurs. Il y a transition vers la rigueur et l'austérité.

Dans le budget de 1982, les crédits de paiement augmentaient de près de 20 p. 100 ; pour 1983, l'augmentation s'infléchit à 16,6 p. 100. Ce n'est déjà plus la voie triomphante.

**M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial.** Très bien !

**M. Charles Fèvre.** Sans doute est-ce mieux que l'augmentation du budget global de l'Etat, heureusement ! Votre budget se démarque ainsi un peu du budget général, lequel réussit le double tour de force d'être à la fois anti-économique en n'augmentant pas en francs constants et en prenant le contre-pied complet du budget de 1982, et anti-financier puisque le déficit s'accroît d'une année sur l'autre de 25 p. 100 en francs courants et d'au moins 13 p. 100 en francs constants.

Pour en revenir au budget des transports pour 1983, celui-ci semble relativement préservé des foudres de la rigueur. Il participe cependant à l'accroissement du déficit budgétaire, qui passe de 95 milliards à 118 milliards de francs. De ce fait, les crédits que vous a octroyés M. le ministre du budget se trouvent placés

sous la redoutable épée de Damoclès de gels éventuels, s'il fallait en cours d'année accentuer la rigueur budgétaire.

Un budget n'est en effet qu'une prévision de dépenses. Nous connaissons les coupes élaïres — hors décision du Parlement — que celles-ci ont subi en 1982 sous la pression des faits et des réalités.

Le triomphalisme, du reste prudent, que vous manifestez, doit donc être ramené à sa juste mesure, car il reste une année pour que l'on sache s'il ne se transformera pas en un lamento sur fond de peau de chagrin.

Mais voyons ce que recouvre au juste l'augmentation de votre budget et où se trouve le changement par rapport à l'an dernier.

Votre budget global augmente de 16,6 p. 100 en crédits de paiement et de 27,3 p. 100 pour les autorisations de programme.

Or les crédits routiers — crédits de paiement et autorisations de programme — diminuent d'une année sur l'autre de 3,22 p. 100, soit 15 p. 100 environ en francs constants.

Le volume des travaux réalisés ou engagés sur notre réseau routier va donc diminuer de 15 p. 100.

Voilà donc un changement d'importance par rapport à l'an dernier qui tient, pour ce qui concerne votre politique routière, moins du changement de cap d'un navire que des mouvements erratiques de la girouette.

Ne parlons pas des autoroutes : vous n'en ferez plus, ou si peu. Vous reprochiez l'an dernier à l'ancienne majorité « les investissements et les gâchis » en ce domaine. C'est une méthode sûre et infaillible de ne pas surinvestir et de ne pas gâcher ce que de ne plus rien faire, sinon mettre en service ce que d'autres ont lancé avant vous.

**M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial.** Très bien !

**M. Charles Fèvre.** Pour les voies rapides, où en est-on ? Où va-t-on ? Dieu seul le sait !

Vous mettez à juste titre l'accent sur la sécurité routière et vous avez pour cela notre approbation et notre soutien.

Mais ce n'est pas en augmentant de 26 p. 100 le faible crédit de 670 millions de francs qu'on fera beaucoup avancer les choses en ce domaine capital. Ce crédit ne représentait en effet, en 1982, que 9 p. 100 de l'ensemble des crédits routiers, qu'il s'agisse des dépenses ordinaires ou des engagements.

Votre effort en matière de sécurité est donc une goutte d'eau trompeuse dans un lac qui se vide...

Or n'oubliez pas que l'entretien comme le développement des infrastructures relèvent peu ou prou des actions de sécurité : une chaussée dégradée est dangereuse, un virage à angle droit ou mal relevé est source d'accidents, une route trop étroite surprend l'automobiliste. Tout est sécurité sur nos routes et rien ne relève du luxe ou du gadget.

Même la subvention aux départements au titre du réseau national déclassé ne bouge pas et diminue donc de 12 à 13 p. 100 en francs constants. Elle figure dans le budget de l'intérieur et non dans le vôtre, mais l'esprit et l'évolution sont les mêmes.

L'an dernier, monsieur le ministre d'Etat, vous nous disiez vouloir effectuer des choix plus rigoureux pour les investissements routiers : sachons qu'en 1983 l'automobiliste commencera à faire les frais de la rigueur de ces choix, malgré ce qu'il verse, et qui augmente en permanence, à l'Etat et aux collectivités locales : impôts, vignettes, taxes sur les carburants. Ces dernières ont d'ailleurs augmenté deux fois au cours du mois de novembre.

Votre budget, c'est une condamnation à terme de l'automobile et, subsidiairement, du poids lourd.

Sans doute est-ce, selon vous, pour consacrer des sommes plus importantes aux transports collectifs.

Mais qui ne sait qu'en milieu rural, où vivent 60 p. 100 de nos compatriotes, qu'il convient d'y maintenir, la voiture reste généralement le seul moyen de transport, qu'elle est le moyen essentiel du libre déplacement, donc de la liberté tout court, et que le tourisme est essentiellement la voiture familiale ? Même en milieu urbain, son rôle reste important puisque, dans votre note de synthèse, vous traitez des rocadés, déviations et pénétrantes urbaines.

Est-ce avec une telle politique que vous allez faire repartir la construction et le marché de l'automobile et du poids lourd ? Est-ce avec des crédits en voie de diminution que vous allez soutenir le secteur des travaux publics, actuellement en perdition ?

Bien sûr il y a, direz-vous, le fonds spécial grands travaux créé à l'été 1982 avec un supplément de taxe sur les carburants, mais surtout avec plus de publicité que d'argent. Mais il a été placé hors du champ de décision du Parlement, puisque rien ne figure à ce titre dans votre budget. Quels seront ses crédits pour les routes en 1983 ? Comment seront-ils répartis ? Selon quels critères ? Mystère.

A cet égard, il est significatif que la petite enveloppe de 1982 ait été affectée cet été avant que les préfets de région aient fait connaître leurs propositions. Selon quels critères ? En fon-

tion de quelles considérations, politiques ou non ? Nous n'en savons rien. En tout cas, des départements comme la Haute-Marne n'ont rien obtenu, alors même que leurs besoins sont importants en ce domaine.

Vous avez fait grand cas, l'an dernier comme cette année lors de l'examen du projet de loi sur les transports, des « facteurs qualitatifs de choix ». Quels sont donc les facteurs très qualitatifs et un peu mystérieux qui président aux choix pour l'affectation des crédits du fonds spécial grands travaux ? Qui procède aux choix en question ?

J'en terminerai sur ce sujet en reprenant pour vous l'appliquer une formule que M. Chénard a trouvée pour critiquer la gestion des gouvernements précédents : « Les routes ? Une politique de rustines ! Les autoroutes ? Une politique de coups d'accordéon. Le plan routier d'Etat simple dotation de cassettes ! »

Eh bien, monsieur le ministre, avec votre budget routier pour 1983, on voit bien que la cassette se vide, que l'accordéon s'essouffle et que, pour les rustines, on sera bientôt en rupture de stock !

Alors, où vont vos crédits ?

L'augmentation de ceux qui concernent les voies navigables correspond tout juste à celle du budget de l'Etat. Il en résultera une quasi-stagnation du volume des travaux, dont le montant est déjà très faible.

Vous nous reprochiez l'an dernier d'avoir abandonné la voie d'eau. Le 12 octobre dernier, je vous disais, et je ne croyais pas avoir raison si tôt : « avec les problèmes financiers qui assaillent le Gouvernement, vous ne pourrez aller beaucoup plus loin qu'établir sur le papier un schéma de développement et de restauration des infrastructures navigables ».

Je souhaite, non pas pour nos transports fluviaux, mais pour vous-même, monsieur le ministre d'Etat, que la commission Grégoire ne dépose pas trop vite son rapport. Car, en ce cas, votre efficacité consisterait tout juste à établir une carte des voies navigables et à attendre des jours meilleurs pour entamer le commencement du début de son application !

Comme l'a dit M. Chénard à propos des voies navigables avant mai 1981, j'affirme aujourd'hui que « le pire reste malheureusement certain ».

D'autres ont parlé ou parleront du budget de l'aviation civile, que je n'ai pas le temps d'aborder, et dont j'espère entendre qu'il ne sera plus, comme l'an dernier, un budget d'attente.

Votre budget reste en réalité dominé — plus encore que l'an dernier — par les subventions à la S.N.C.F. : près de 60 p. 100 de votre budget !

Que cela soit naturel pour assurer au chemin de fer la compensation des charges de service public ou pour harmoniser les conditions de concurrence, nous ne le contestons pas ; aucun réseau de chemin de fer n'est équilibré et il est normal que les sujétions particulières et le service rendu à la collectivité en tant que telle soient compensés.

Mais, monsieur le ministre d'Etat, où allez-vous et où nous emmenez-vous ? Sur quelles bases et sur quels critères nous demandez-vous ces sommes énormes et en augmentation sensible ?

Ces questions sont fondamentales alors que le contrat d'entreprise 1979-1982 s'achève.

Alors que la nouvelle convention et le nouveau cahier des charges ne sont pas connus du Parlement et qu'il n'y a pas l'ombre d'un contrat de Plan.

Alors qu'en matière de transport voyageurs, seule la politique tarifaire permet d'y voir clair entre ce que paie l'usager et ce que paie le contribuable, et que vous ne nous donnez aucune indication sur l'accroissement des tarifs voyageurs pour 1983.

Alors que, dans le domaine des marchandises, on ignore par quels moyens la S.N.C.F. va redresser son handicap dans une conjoncture économique très difficile. Est-ce par une politique de dumping tarifaire condamnant la voie d'eau et les finances publiques, ou bien par une concurrence loyale et normalisée avec un transport routier dont vous avez prévu le développement — article 31 de votre projet de loi sur les transports — et qui doit se développer, ou bien encore, tout simplement, par des concours financiers dont on ne voit pas les limites que vous leur fixez ?

Alors qu'on ne sait à quoi au juste s'applique une augmentation de 63 p. 100 en faveur de l'entretien et des infrastructures ferroviaires. Cette mesure, écrivez-vous de manière laconique et mystérieuse, « permettant le maintien en valeur du soutien de l'Etat à la S.N.C.F. ».

On sait ce qu'est un maintien en volume, mais un maintien en valeur avec une augmentation de 63 p. 100 relève du flou et du mystère et il faudrait que vous nous éclairiez sur ce point.

La présentation de votre budget en ce qui concerne le chemin de fer est donc floue et non sincère : on y sent la poussée

favorable au chemin de fer, mais elle est camouflée, embarrasée, et relève de la navigation à vue. Elle fait fi du principe que la priorité nécessaire en faveur du chemin de fer ne saurait se faire à n'importe quel prix pour la collectivité et les finances publiques.

Rien dans votre budget ne permet d'être assuré que cette priorité sera respectée, loin de là.

En réalité, votre politique ferroviaire consiste surtout à combler un déficit que vous n'essayez pas de normaliser pour mieux le cerner, voire le limiter. Avec cette politique de subvention à guichet ouvert, seule caractéristique visible de votre budget, vous rendez en réalité un mauvais service au rail et à nos transports : à terme, comme je vous le disais le 15 octobre dernier, les transports coûteront plus cher à notre économie.

Régression immédiate et en puissance pour les travaux routiers, d'où pénalisation des automobilistes et des transporteurs routiers, et mauvais coup porté au secteur des travaux publics. Secret dans le domaine du fonds spécial de grands travaux, véritable fantôme, inquiétant dans son principe comme dans les modalités d'affectation de ces crédits.

Effort nul à francs constants pour la voie d'eau.

Blanc-seing financier pour le chemin de fer, en faveur duquel on force la dose, comme si l'importance des crédits de subvention à la charge du contribuable tenait lieu de politique cohérente et dynamique.

Telles sont les caractéristiques que nous percevons. Il n'en émerge en définitive que votre habileté à présenter comme un bon budget ce qui n'est, d'un côté, qu'un budget en évolution régressive et, de l'autre, un budget de camouflage et de navigation à vue.

Vous comprendrez donc, monsieur le ministre d'Etat, que nous ne puissions l'approuver. Il ne reflète en effet ni les options que nous avons exposées dans le débat sur le projet de loi d'orientation des transports, ni les préoccupations immédiates qui sont les nôtres : des transports plus commodes et plus sûrs, harmonisés et coordonnés dans le cadre du marché et d'une saine et libre concurrence, avec l'objectif de prix vrais et minimaux pour notre économie. (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

(M. Jean-Pierre Michel remplace M. Philippe Séguin au fauteuil de la présidence.)

#### PRESIDENCE DE M. JEAN-PIERRE MICHEL,

##### vice-président.

M. le président. La parole est à M. Paul Chomat.

M. Paul Chomat. Pour la deuxième année consécutive, le projet de budget du ministère des transports traduit et confirme une volonté de mettre en place une politique dynamique, efficace et novatrice, dans un domaine décisif pour le développement économique et social de la nation.

Cette volontérompt résolument avec la politique conduite jusqu'à la mi-1981.

Le budget pour 1983 fait apparaître une progression de plus de 27 p. 100 des autorisations de programme et de 16 p. 100 des crédits de paiement.

De plus, à l'intérieur de ce budget très satisfaisant, des efforts ont été consentis afin de parvenir à une efficacité optimale des crédits engagés.

Cependant, son analyse doit être faite dans le contexte des réformes importantes et profondes qui ont été engagées en 1982. Je veux citer, entre autres, le vote et la mise en application de la loi sur le financement des frais de transport domicile-travail des salariés de la région parisienne, l'extension du versement transport aux agglomérations de plus de 30 000 habitants, la création du fonds spécial grands travaux, le projet de loi d'orientation sur les transports intérieurs, que nous avons examinés.

Cette politique novatrice répond aux aspirations des travailleurs et des usagers de ce secteur. Efficace économiquement et socialement, elle est conforme à l'intérêt national et participe activement à la lutte pour l'emploi et la justice sociale.

Nous approuvons particulièrement la priorité accordée dans ce budget aux transports collectifs urbains et interurbains. Elle correspond à la mise en œuvre du droit au transport défini à l'article 2 du projet de loi d'orientation des transports.

Les crédits prévus pour 1983 accordent des moyens importants à cette politique. Les autorisations de programme, en augmentation de 13 p. 100, sont abondées par le fonds spécial grands travaux pour financer les métros de Lille, de Lyon et de Marseille, les tramways de Saint-Etienne et de Nantes ainsi que le schéma régional Midi-Pyrénées.

Avec une telle orientation, vous apportez une aide considérable et efficace aux communes qui se sont engagées à répon-

dre aux besoins de leur population et de leur fonctionnement en matière de transports collectifs.

Les résultats positifs enregistrés en ce domaine, notamment à Saint-Etienne, que je connais particulièrement, montrent qu'il s'agit là d'une action décisive pour rendre la ville aux citoyens et pour réduire les inégalités face aux besoins de déplacements. Celles-ci résultent de handicaps, mais aussi de l'implantation anarchique et ségrégative des zones industrielles et des zones d'habitat populaire.

Cependant, la charge financière de transports collectifs, modernes, confortables et efficaces est lourde pour les collectivités. Aussi nous nous félicitons que de nouvelles procédures plus respectueuses de l'autonomie communale aient été mises en place pour les contrats de développement et de promotion des transports urbains collectifs. Nous vous proposons à présent d'explorer des voies nouvelles de financement.

L'expérience vécue dans de nombreuses villes, montre que la desserte par les transports collectifs est utilisée par les promoteurs immobiliers pour valoriser leurs produits. En outre, les urbanisations en périphérie entraînent ultérieurement des dépenses importantes pour le rattachement au réseau. Enfin chacun sait l'intérêt retiré d'une desserte proche par les grands centres commerciaux. Ce serait donc justice que ces bénéficiaires apportent leur quot-part financière au fonctionnement et au développement des réseaux.

Un mot encore, monsieur le ministre d'Etat, pour souhaiter que le principe qui a été suivi dans la région parisienne pour la prise en charge du transport des salariés puisse être adapté et étendu progressivement à la province.

Les récents résultats encourageants obtenus en région parisienne dans l'amélioration et la fréquentation du réseau et des services offerts à la population, grâce, notamment, à une réforme de la tarification dans le sens d'une plus grande justice, confirment le bien-fondé de la progression de la contribution de l'Etat de 23 p. 100 aux transports collectifs parisiens. Nous souhaitons néanmoins que la réforme prochaine de ceux-ci permette d'accorder dans le schéma de développement une priorité plus marquée aux liaisons de banlieue à banlieue qui restent les points faibles de ces réseaux.

En raison des récents débats que nous avons eus ici même, je ne ferai qu'évoquer l'effort budgétaire en faveur du développement du transport ferroviaire.

Le renouveau du rail et de la S.N.C.F. passe par l'assainissement progressif de la société nationale. La dotation en capital de 2 milliards de francs prévue dans le projet de budget pour 1983 va bien au-delà de l'engagement financier proprement dit : c'est une décision fondamentale sur le plan des principes de l'action gouvernementale.

Cependant, les meilleures chances de développement du transport ferroviaire supposent un développement important du réseau. A cet égard, nous saluons la décision de construire le T.G.V. atlantique — mais comment sera-t-il financé? — et nous nous félicitons de la volonté de poursuivre l'électrification et de mettre un terme à la politique autoritaire et antisociale de fermeture de gares et de lignes.

J'insiste également sur la nécessité d'une démocratisation à tous les niveaux de la société nationale. La S.N.C.F. se doit de conduire une politique de progrès social à l'égard de ses propres salariés. De ce point de vue, monsieur le ministre d'Etat, force nous est de constater que des résistances au changement, comme les sanctions diverses prises à l'encontre de cheminots syndicalistes, s'expriment çà et là en contradiction avec les orientations gouvernementales et les lois relatives aux droits nouveaux des travailleurs. De telles situations doivent être combattues, tant il est vrai que les changements à la S.N.C.F. ne se feront pas sans les cheminots.

A propos des routes, deux sujets ont particulièrement retenu notre attention.

Tout d'abord, nous vous approuvons totalement d'accorder une priorité absolue à la sécurité routière. Chaque année, les accidents de la route se soldent par plus de 12 000 morts et 300 000 blessés. La lutte contre ce fléau est une justification supplémentaire de la nouvelle politique des transports mise en œuvre depuis dix-huit mois.

Ainsi la priorité aux transports collectifs urbains, aux déplacements des personnes par le rail, aux réseaux routiers périurbains, l'amélioration des conditions de travail des transports routiers constituaient autant d'orientations décisives en matière de sécurité de la route.

Cependant des mesures incitatives et impératives en faveur de la sécurité routière s'imposent également.

Nous souhaitons que l'essentiel des mesures préconisées par la commission mise en place après l'accident de Beaune fassent rapidement l'objet de décisions concrètes. Ces mesures, couplées à d'autres objectifs, je pense par exemple à l'amélioration de la formation des conducteurs, à une réforme du permis de

conduire, notamment des permis moto qui font l'objet de critiques fondées de la part des utilisateurs, moniteurs et des inspecteurs, doivent permettre d'aboutir rapidement à des résultats encourageants. C'est à notre avis le pari qu'il y a lieu de tenir dans ce domaine.

Ensuite, il convient de remarquer que la politique de la droite, qui a consisté en un désengagement financier systématique de toute l'infrastructure secondaire, tandis qu'étaient privilégiés quelques grands axes, a conduit à ce résultat que le réseau routier traditionnel, celui qui irrigue en profondeur les régions, les zones rurales, les petites unités urbaines, a été laissé souvent à l'abandon, les collectivités locales, dans le même temps, ne se voyant pas offrir les moyens financiers d'assumer les compétences qu'on leur avait attribuées.

C'est dire si nous nous réjouissons que le projet de budget 1983, poursuivant le renversement de tendance amorcé en 1982, donne la priorité à la modernisation du réseau traditionnel, sauvegarde le patrimoine routier en assurant son entretien et opte pour un développement du réseau rapide, tout en permettant une bonne insertion de celui-ci dans le tissu des régions traversées.

Ce programme sera réalisé, parallèlement aux moyens budgétaires, grâce au concours du fonds spécial de grands travaux.

Néanmoins, monsieur le ministre d'Etat, nous constatons que les crédits budgétaires *stricto sensu* accusent une baisse de 6,2 p. 100 en crédits de paiement. Nous souhaitons qu'il n'y ait pas là l'indication d'un repli durable dans le temps, en particulier lorsque le fonds spécial de grands travaux, qui est conjoncturel, cessera d'abonder les actions entreprises. J'ajoute que les travaux routiers ont une incidence particulièrement grande sur l'activité du secteur des travaux publics et le développement de l'emploi dans ce secteur.

Mon collègue Jacques Brunhes traitera des voies navigables si bien que je vais conclure en évoquant rapidement l'aviation civile et tout particulièrement la construction aéronautique.

Les compagnies aériennes connaissent des difficultés réelles, au plan international du fait de la politique de déréglementation tarifaire et commerciale encouragée par les Etats-Unis et, au plan intérieur, parce que la gestion de la droite a engendré une concurrence et des déséquilibres préjudiciables.

Le Gouvernement a choisi de se livrer à toutes les études nécessaires avant de prendre les décisions. Le rapport de la mission confiée à M. Funnel et à M. Villiers sur le transport aérien, fournit déjà les bases d'un examen sérieux, auquel nous nous efforcerons de contribuer activement.

Dans le domaine de la construction aéronautique, le budget 1983 témoigne d'un effort soutenu au développement des programmes civils. Ceux-ci connaissent d'ailleurs de véritables succès, certes limités par les dérèglements conjoncturels internationaux. Nous souhaitons que la diversification de la famille Airbus se poursuive, et que soient décidés rapidement le lancement de l'A. 320, ainsi que la construction du moteur porteur.

Telles sont, monsieur le ministre d'Etat, les quelques réflexions qu'inspire au groupe communiste votre projet de budget pour 1983.

Avec un tel budget, vous contribuerez largement à ce que le changement entre dans la vie, et je note que les détracteurs de la politique engagée en matière de transports auront quelque peine à développer une argumentation et des critiques convaincantes.

Nous souhaitons, quant à nous, que cette politique se poursuive résolument parce qu'elle correspond à l'attente de la très grande majorité de nos concitoyens. Nous émettrons donc un vote positif car, à notre avis, monsieur le ministre d'Etat, il s'agit d'un bon budget. *(Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)*

#### Suspension et reprise de la séance.

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à onze heures vingt, est reprise à onze heures vingt-cinq, sous la présidence de M. Philippe Seguin.)*

#### PRESIDENCE DE M. PHILIPPE SEGUIN,

vice-président.

**M. le président.** La séance est reprise.

La parole est à M. Bergelin.

**M. Christian Bergelin.** Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, il y a un mois, notre assemblée débattait de la loi d'orientation des transports intérieurs.

L'opposition avait exprimé alors un certain nombre de craintes. Le projet de budget pour 1983 prouve aujourd'hui qu'elles étaient fondées.

**M. Roland Vuillaume.** Très bien !

**M. Christian Bergelin.** Nous ne contestons pas certains objectifs, comme le développement des transports collectifs ou la recherche d'une meilleure sécurité. Simplement, nous ne pouvons pas accepter une politique discriminatoire vis-à-vis de certains modes de transport.

A première vue, votre budget est bon. Les apparences sont sauvées. Les crédits du ministère, toutes sections confondues, atteindront 47 milliards de francs, soit une augmentation d'un peu plus de 16 p. 100. Nombre de vos collègues, au Gouvernement, doivent sans doute vous envier. Mais comment peut-on raisonner à partir de ces indications ? N'avons-nous pas assisté récemment à une annulation des dépenses d'investissement assez considérable, faisant douter de la sincérité des chiffres avancés dans les discussions budgétaires ?

Vous prétendez pouvoir comprimer les dépenses de fonctionnement, après les avoir fortement augmentées l'année dernière. Nous doutons de la fiabilité de ces prévisions. Par exemple, les crédits pour les services d'études techniques vont être stabilisés. Fort bien ! Mais les besoins de ces services ne sont pas encore connus aujourd'hui avec précision. De même la revalorisation des crédits de matériel et de fonctionnement est limitée à 6 p. 100, alors que ces crédits couvrent essentiellement des dépenses de carburant que, tous les mois, vous augmentez de 10 centimes. Il est donc probable et même inévitable qu'un collectif vienne corriger des prévisions trop optimistes. Nous en reparlons alors.

Je voudrais porter l'essentiel de mon propos sur les grandes orientations de votre budget. Mais avant d'aborder l'étude de secteurs essentiels comme la route et l'aviation, le groupe du rassemblement pour la République souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur trois points.

Premier point, le concours de l'Etat à la S. N. C. F. dépassera 27 milliards de francs en 1983, ce qui est considérable. Nous approuvons le versement d'une dotation en capital de 2 milliards, qui, versée en début d'année, pourrait permettre un allègement des frais financiers au compte d'exploitation d'environ 300 millions de francs.

Nous déplorons que malgré les appels que nous avons lancés lors de la discussion de la loi d'orientation, ne soit pas présenté au Parlement un plan de redressement de la S. N. C. F. L'article 24 de la loi d'orientation ne doit pas permettre une politique de subventionnement systématique qui n'inciterait pas à faire de la S. N. C. F. un établissement public, performant, souple et adapté aux missions qui lui sont confiées.

Nous sommes inquiets et sceptiques lorsque nous entendons les orateurs de la majorité nous affirmer que le remède réside dans l'harmonisation des conditions de concurrence. Cette expression ne veut rien dire. Sait-on, par exemple, que la S. N. C. F. détient une part du marché du trafic marchandises supérieure à celle détenue par les réseaux étrangers similaires ?

C'est dans ce contexte inquiétant que M. le Premier ministre vient d'autoriser la S. N. C. F. à engager la procédure conduisant à la déclaration d'utilité publique pour la construction du T. G. V. Atlantique.

On peut se féliciter d'une décision qui relance la politique des grands travaux et poursuit la promotion du chemin de fer moderne, entreprise auparavant. Cependant deux interrogations fondamentales restent posées.

D'une part, qui financera ? En francs 1982, le programme coûtera 12 milliards de francs à la S. N. C. F. et elle ne pouvait d'ailleurs pas faire autrement que de déclarer elle-même forfait. L'Etat risque alors de demander aux régions de payer. Le pourront-elles ?

D'autre part, cette décision tient-elle compte de l'avis des régions qui ont souhaité, dans le cadre des travaux préparatoires du IX<sup>e</sup> Plan, que les relations ferroviaires province-province soient améliorées en priorité par rapport aux relations Paris-province ?

Deuxième point, les transports collectifs urbains et non urbains de personnes doivent être encouragés, et nous appuyons cette priorité. Néanmoins, il ne faudrait pas qu'à l'avenir la loi d'orientation serve de prétexte au désengagement financier de l'Etat. La décentralisation ne doit pas aboutir à la paralysie des budgets locaux par des charges d'infrastructures et d'exploitation trop lourdes.

Troisième point, les crédits consacrés aux voies navigables sont caractérisés pour le moins par un certain attentisme, aucune grande décision n'étant prise avant le dépôt des conclusions de la commission Grégoire. Comme l'a souligné M. Chénard, des efforts budgétaires supplémentaires seront nécessaires pour mener à bien la modernisation de notre réseau et poursuivre les grands projets que sont notamment Seine-Est, Seine-Nord et la liaison Rhin-Rhône.

Par ailleurs nous souhaitons que les travaux d'infrastructure des voies navigables soient inclus dans la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux.

Mais votre projet de budget est surtout caractérisé et défini par un double constat : en application de la loi d'orientation, ce projet de budget pour 1983 est défavorable à la route, et le transport aérien international traversant une crise grave. Le Gouvernement n'a pas défini de politique crédible pour l'aéronautique française.

Le budget de 1982 pour la route n'était déjà pas bon. En effet, il marquait une dégradation des crédits de paiement affectés au réseau routier national. En francs constants, ils diminuaient de 2,9 p. 100 par rapport à 1981. De plus, les autorisations de programme initialement prévues ont été amputées de 814 millions de francs, ce qui signifie, monsieur le ministre d'Etat, que le rôle du fonds spécial de grands travaux a été réduit, en conséquence, pour les deux tiers à un mécanisme de compensation des carences d'exécution du budget, mécanisme coûteux pour les usagers.

Pour 1983, les moyens d'engagement, c'est-à-dire les dépenses ordinaires et les autorisations de programme destinées aux routes, diminuent de plus de 3 p. 100.

Le Gouvernement nous indique qu'il faudrait corriger ce chiffre par deux éléments. D'une part, la structure des crédits a changé par rapport à 1982 du fait de la globalisation progressive des subventions spécifiques accordées aux collectivités locales. Elles atteignent 1,26 milliard de francs en crédits de paiement pour 1982. Il est trop tôt aujourd'hui pour connaître la part de la dotation globale d'équipement qui sera consacrée à la route en 1983 mais nous pouvons craindre — nous n'avons pas encore été démentis — qu'elle soit en retrait.

D'autre part, deuxième élément de correction, le fonds spécial de grands travaux financerait aussi des investissements routiers. Or la première tranche du fonds a dégagé 1,25 milliard de francs pour la route sur 4 milliards de francs. La répartition régionale de ces sommes a privilégié les voies urbaines et les contournements d'agglomération. Il faut noter que les usagers de la route supporteront seuls la fiscalité assurant le service de l'emprunt alors que la route ne bénéficiera que de 2,2 milliards de francs de travaux cofinancés sur un total de 11 milliards de francs.

En ce qui concerne la deuxième tranche, les ressources fiscales annuelles — environ un milliard de francs — ne permettront pas le service d'une dette de 8 milliards de francs. Il faudra donc recourir à des impôts supplémentaires sur lesquels, d'ailleurs, le projet de budget fait silence. Il ne nous paraîtrait pas opportun d'augmenter encore la fiscalité sur les usagers de la route qui versent déjà à l'Etat 80 milliards de francs.

Le fonds spécial masque donc très mal le désengagement financier de l'Etat, désengagement qui pourrait être aggravé par un blocage partiel des crédits routiers dans le cadre de la « régulation budgétaire ».

Nous mettons en garde le Gouvernement sur ce freinage des investissements routiers car les dommages sont nombreux. Ils se manifesteront sur le gros entretien. Au rythme de 640 kilomètres par an, tel qu'il est prévu dans le projet de budget pour 1983, un délai de vingt ans sera nécessaire pour achever le renforcement coordonné du réseau national. Ils se feront également sentir sur les autoroutes de liaison. Le volume d'emprunt des sociétés concessionnaires envisagé pour 1983 et la faiblesse de l'apport de l'Etat ne permettront de mettre en service que 142 kilomètres d'autoroutes et un très faible kilométrage d'opérations nouvelles sera engagé.

Ils se manifesteront aussi sur les voies rapides urbaines puisque 36 kilomètres seulement seront mis en service en 1983.

La politique routière de l'Etat n'est pas, nous le voyons, satisfaisante. Elle est même quasiment inexistante. Elle compromet gravement l'entretien et l'amélioration de notre réseau. Il n'est pas sain que l'Etat exerce une pression croissante sur les collectivités locales pour obtenir le maximum de cofinancements car elles ne pourront se substituer à un Etat de plus en plus défaillant.

Vous pratiquez la même politique vis-à-vis du transport routier. Vous avez publié au *Journal officiel* du 16 septembre 1982 un décret qui devait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre, court-circuitant les négociations entre employeurs et salariés sur le temps de travail. Votre décret, vous le savez, allait mettre sérieusement en difficulté de nombreuses petites entreprises. Son application a été reportée. Jusqu'à quand ?

Le transport aérien international, monsieur le ministre d'Etat, traverse aujourd'hui une crise grave, que ce soit sur le plan intérieur ou sur le plan international. Mais le Gouvernement n'a pas encore élaboré une politique aéronautique crédible.

Le transport aérien international n'est plus en état d'assurer sa propre survie, comme l'a constaté récemment à Genève la trente-huitième assemblée générale de l'I.A.T.A., association

du transport aérien international. Le déficit d'exploitation des compagnies s'est considérablement aggravé à cause de la contraction du trafic. Pour la première fois en France, si l'on excepte mai 1968, les trois aéroports de Paris enregistrent une baisse du trafic voyageurs de 0,3 p. 100 et de 0,5 p. 100 pour le fret en septembre 1982.

Ce marasme pourrait être résolu en partie par une remise en ordre des tarifs, car la politique de déréglementation et de *dumping* sur certaines lignes a été suicidaire. Les compagnies, dans leur majorité, ont refusé toute discipline. Le manque à gagner découlant de ces pratiques a été évalué à environ un milliard de dollars.

De plus, les accords tarifaires ne sont même pas respectés. L'été dernier, un accord était signé entre les Etats-Unis et douze pays européens mais, à peine était-il entré en vigueur que plusieurs compagnies, prétextant le danger représenté par les transporteurs à la demande, ont usé de clauses échappatoires dont l'usage ne devait répondre qu'à des situations exceptionnelles. Si le consommateur paraît gagnant à court terme, les folies du transport aérien devront être un jour payées très cher.

Dans cette tourmente, la situation des compagnies nationales n'est pas encore alarmante, mais elles ne sont pas à l'abri pour autant. En France, elles connaissent, en 1982, une forte dégradation de leur situation financière. En 1980, un bénéfice de 10 millions de francs était enregistré par Air France, malgré le choc pétrolier, mais, en 1981, la compagnie a connu un déficit de 377 millions de francs. Pour 1982, les dernières évaluations donnent un chiffre de 800 millions de francs de déficit pour Air France.

Le Gouvernement, à l'évidence, ne peut être tenu pour seul responsable de la crise mais ses décisions en ont aggravé largement les effets.

La dépréciation du franc a alourdi les coûts de la production. Les injonctions d'embaucher, si légitimes soient-elles, étaient fort mal venues car la conjoncture ne s'y prêtait absolument pas. Dois-je vous rappeler, monsieur le ministre d'Etat, qu'au même moment, l'ensemble des compagnies opéraient une rationalisation de leur exploitation ? Enfin, le Gouvernement n'a pas encouragé l'amélioration de la productivité de la compagnie qui reste inférieure à celle des compagnies concurrentes, notamment du fait de la réduction de la durée du travail du personnel navigant.

Monsieur le ministre d'Etat, ne compromettez pas l'emploi de demain par une politique à courte vue.

La crise du transport aérien agit directement sur la situation de la construction aéronautique civile. Malgré cela, deux programmes continuent de se développer favorablement : l'Airbus A 300 et A 310 et les moteurs CFM 56-2 et 56-3. Avec 900 avions virtuellement placés, le programme Airbus devient rentable et le consortium est devenu le deuxième constructeur d'avions du monde. C'est un héritage, dont nous sommes fiers.

**M. Roland Vuillaume.** Très bien !

**M. Christian Bergelin.** La branche industrielle est créatrice d'emplois et exportatrice nette. Cette situation donne raison à ceux qui ont toujours lutté pour l'édification d'une industrie aéronautique française performante et tenace. En revanche, le Gouvernement n'a donné aucune précision en ce qui concerne les programmes nouveaux qui conditionnent l'avenir de notre industrie. Là comme ailleurs, nous naviguons en plein brouillard.

Le projet de budget pour 1983 de l'aviation civile appelle quelques remarques supplémentaires.

Premièrement, la diminution des subventions à Air France est-elle le prélude à l'arrêt définitif de l'exploitation de Concorde, outil prestigieux au service de la France ? Si oui, ce que nous déplorons, comment le Gouvernement envisage-t-il de renégocier nos droits de trafic avec un certain nombre de pays d'Amérique du Sud ?

Deuxièmement, la dotation en capital de 500 millions de francs pour Air France n'est pas suffisante car l'achat prévu de 12 Boeing 737 représentera une charge très lourde, risquant d'augmenter encore l'endettement de la compagnie.

Troisièmement, le Gouvernement ne soutient pas assez, à notre avis, les nombreuses expérimentations dans le secteur de l'aviation légère car il existe, au niveau mondial, un marché important pour de tels appareils.

Quatrièmement, si les crédits affectés à la navigation aérienne progressent, ils sont insuffisants pour contrôler convenablement l'approche et l'atterrissage des appareils. Nous souhaitons qu'un effort budgétaire supplémentaire soit réalisé, afin de mieux garantir la sécurité des personnes et des biens.

Cinquièmement enfin, nous demandons au Gouvernement un débat public sur le transport aérien français à partir des conclusions du rapport Funel-Villiers. Notamment, il nous paraît

anormal que le pavillon français non régulier soit quasiment absent du secteur long courrier. Cette contre-performance se concrétise par une fuite de trafic vers les aéroports périphériques estimée à environ 500 000 passagers par an.

Voilà un domaine où la reconquête du marché intérieur est indispensable et à laquelle le Gouvernement devrait travailler.

Telles sont, monsieur le ministre d'Etat, les quelques remarques que nous voulions formuler sur votre budget qui s'insère dans ce projet de loi de finances pour 1983 dont nous avons dit, écrit et affirmé qu'il n'était qu'un trompe-l'œil.

Nous ne voulons pas engager de polémique inutile. Le temps dévoilera la vérité. Nous pourrions alors reprendre nos déclarations et nos affirmations précédentes.

Le transport est le révélateur de la santé de l'économie. Nous savons que notre pays dérive au fil des jours et des semaines. Nous devons faire face à la concurrence internationale et moderniser nos infrastructures routières, ferroviaires et aériennes. Mais privilégier à l'excès un secteur contre les autres, pour des raisons qui sont propres au ministre des transports et à ses amis, ne va pas dans le sens de l'intérêt général. C'est pourquoi le groupe du rassemblement pour la République ne votera pas votre projet de budget. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.*)

**M. le président.** La parole est à M. Gilbert Gantier.

**M. Gilbert Gantier.** Monsieur le ministre d'Etat, mon collègue M. Fèvre ayant traité des autres sujets, je consacrerai mon intervention au transport aérien et notamment à la situation de la compagnie Air France.

La dégradation des résultats de la compagnie nationale me paraît être une illustration supplémentaire du fait que l'Etat, quoi qu'en dise la majorité, est à la fois un mauvais tuteur et un mauvais actionnaire. Pourtant une intervention de sa part serait particulièrement opportune pour Air France, dans la conjoncture internationale actuelle.

Alors qu'elle était parvenue à équilibrer ses résultats à la fin de la décennie précédente, réalisant même près de 200 millions de bénéfice net en 1978 et plus de 200 millions en 1979, Air France a vu sa situation se dégrader très rapidement à partir de 1980, et plus encore en 1981.

**M. Charles Fèvre.** C'était sans doute le changement !

**M. Gilbert Gantier.** La compagnie a, en effet, perdu 378 millions de francs en 1981 et, cette année, son déficit d'exploitation pourrait avoisiner 800 millions de francs. Dans le même temps, sa marge brute d'autofinancement a considérablement diminué. Elle est passée de près d'un milliard de francs en 1980 à 665 millions de francs en 1981 ; elle ne devrait pas, hélas ! dépasser 126 millions de francs en 1982.

Bien qu'elle soit moins grave que celle de la majorité des compagnies de l'I.A.T.A., cette situation doit être analysée attentivement.

J'observe tout d'abord qu'elle n'est pas due au manque de dynamisme de la compagnie. Pour la croissance du trafic, Air France se place, au même titre qu'Air Inter et U.T.A., dans le peloton de tête des compagnies membres de l'I.A.T.A. Le résultat est d'autant plus méritoire qu'il a été obtenu en dépit d'une politique très prudente sur l'Atlantique-Nord, où Air France a perdu des parts de marché pour avoir sagement refusé d'y opérer à perte. De plus notre compagnie nationale a été très pénalisée par la fermeture durable de plusieurs escales traditionnelles de première importance telles que Bagdad, Téhéran, Beyrouth, pour les raisons que nous connaissons tous.

Une bonne image de marque, une politique commerciale bien adaptée, enfin un certain prestige technique dû notamment à Concorde expliquent ces résultats favorables qui contrastent avec les mauvais résultats financiers.

Trois raisons principales expliquent, me semble-t-il, ces mauvais résultats.

La première est, bien entendu, la crise internationale du transport aérien. Cette crise est elle-même imputable à la récession économique qui frappe le monde entier, à l'ouest comme à l'est d'ailleurs, et à l'absurde politique de déréglementation mise en œuvre par l'administration Carter, politique qui a désorganisé le transport aérien et qui a provoqué une concurrence ruineuse et suicidaire.

Je dois au Gouvernement français cette justice de reconnaître que, dans le domaine du transport aérien, il s'est gardé des erreurs commises dans d'autres secteurs, qu'il a su conserver l'attitude de son prédécesseur, et notamment s'opposer à l'extension de la politique de déréglementation.

Je conviens volontiers aussi du fait qu'il n'est pas non plus responsable de la crise économique mais j'observe que ceux qui sont aujourd'hui aux affaires en avaient souvent nié l'existence quand ils étaient dans l'opposition. Je note aussi que la politique économique qu'ils ont mise en œuvre n'a nullement contribué à alléger les conséquences de la crise pour notre pays et les entreprises qui y ont leur siège.

Le deuxième facteur est évidemment le renchérissement du dollar par rapport au franc français.

La très forte hausse du dollar, amorcée au début de 1981, aggrave évidemment les charges de la compagnie nationale dont une part importante est libellée en monnaie américaine. Il en va ainsi du carburant, du matériel aéronautique, des loyers d'appareils achetés en crédit-bail.

La hausse du dollar aggrave également dans des proportions importantes les charges financières d'Air France, qui est contrainte de rembourser en dollars à plus de sept francs des emprunts contractés en dollars qui en valaient moins de cinq.

Le troisième facteur de dégradation des résultats résulte des décisions qu'a imposées à la compagnie le Gouvernement, décisions objectivement contraires aux intérêts d'Air France, notamment en ce qui concerne le recrutement, les rémunérations, les conditions de travail, le financement des investissements, mais contraire aussi aux intérêts de l'Etat actionnaire.

Ainsi les charges de la compagnie nationale se sont-elles alourdies sensiblement alors même que toutes ses rivalités, confrontées à la même situation de crise, consentaient de grands efforts draconiens pour alléger leurs propres coûts de production, par exemple, par une stricte politique de compression des frais de personnel ou par des réductions d'effectifs parfois massives — comme on l'a vu pour la Panam ou pour la British Airways.

Je veux insister tout particulièrement sur le problème du financement des investissements, qui posent l'aggravation du déficit d'Air France et la réduction de sa marge brute d'autofinancement. Certes — et je le regrette, d'ailleurs — les achats d'avions seront moins nombreux que prévu. C'est ainsi que trois Airbus, figurant dans le programme d'investissement de l'entreprise, ne seront finalement pas commandés.

En dépit de ces économies déplorables, la hausse prévisible des frais financiers est préoccupante et, dans l'immédiat, il faut bien financer l'achat des douze Boeing 737 qu'a décidé à très juste titre le Gouvernement pour aider la compagnie à regagner les parts de marché qu'elle avait dû abandonner lors du retrait du service des Caravelle.

Selon les informations dont on peut disposer, il avait été envisagé de financer une partie de ces investissements par une dotation en capital de l'Etat de l'ordre de 400 à 500 millions de francs au titre de l'année 1982. Or, à ce jour, seuls ont été versés 150 millions de francs, correspondant aux dispositions du contrat d'entreprise.

Dans ces conditions, le financement a donc dû être assuré par un recours accru à l'emprunt, la compagnie devant se procurer très rapidement 700 millions de francs sur le marché français à un taux voisin de 17 p. 100. On imagine sans peine qu'une telle opération ne fera qu'accroître les difficultés de l'entreprise.

En outre, les charges de service public pouvant être évaluées à plusieurs centaines de millions chaque année, je terminerai par deux questions.

D'une part, l'Etat se comportera-t-il en actionnaire conscient et responsable vis-à-vis d'Air France et accordera-t-il dans le tout prochain collectif budgétaire un complément de dotation en capital au titre de 1982 pour assurer dans des conditions acceptables le financement des investissements ?

D'autre part, est-il exact qu'en 1983 la dotation totale en capital sera bien fixée à 500 millions de francs ?

Je vous serai reconnaissant, monsieur le ministre d'Etat, de bien vouloir me répondre d'une façon tout à fait formelle. (*Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. Fargues.

**M. Pierre Fargues.** Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, pendant dix ans, M. Alex Raymond, député de la Haute-Garonne et délégué national du parti socialiste pour l'air et l'espace, est intervenu à cette tribune pour défendre l'aviation civile. Cette année, il est appelé à de nouvelles fonctions. Je prends donc le relais.

Dans l'ensemble, les crédits affectés à l'aviation civile — y compris aux programmes des avions Airbus et à leurs moteurs — seront satisfaisants.

Mais une question se pose d'emblée. Quand, monsieur le ministre d'Etat, comptez-vous lancer le programme de l'avion A. 320 ? Est-il nécessaire de rappeler les promesses de M. Chirac et de M. Barre en 1975 et en 1977 de lancer l'avion bi-CFM 56 de 150 places ? Certes, les crédits étaient symboliques, mais les engagements fermes.

**M. Charles Fèvre.** Aujourd'hui, il n'y a rien !

**M. Pierre Fargues.** Est-il nécessaire de rappeler le caractère cyclique des commandes dans l'aéronautique ? Après la crise de 1974 et de 1975, cet avion n'a pu profiter de la reprise de fortes commandes entre 1977 et 1979. Dans le même temps, 400 Boeing 727 étaient vendus.

Après la nouvelle crise de 1980-1983, le carnet de commandes se remplit à nouveau pour les années 1985-1990. Mais si le programme de l'A. 320 n'est pas lancé l'an prochain, il va une fois encore manquer le rendez-vous. La disponibilité d'un moteur répondant au dernier cri de la technologie n'est pas un vrai problème. La question est agitée par des concurrents pour retarder le départ de ce programme. Les délais réels de conception et de fabrication d'un nouveau moteur étant nettement plus longs que pour un avion, l'amélioration du CFM 56 permettra raisonnablement d'éviter le risque d'un investissement très lourd pour un seul type d'avion.

L'absence de commandes, à part les vingt-cinq commandes fermes et les vingt-cinq options d'Air France, est liée à la crise.

Parce que les patrons des compagnies aériennes ne peuvent pas voir plus loin que leurs prévisions de bilan pour 1983, faudrait-il renoncer pour autant à une planification accordée à la durée d'une opération de cette envergure ? Airbus Industrie et la S. N. I. A. S. ont bien étudié le marché et la technique : on peut donc ailer de l'avant. L'A. 300, faut-il le rappeler ? n'aurait pas connu le succès si l'on avait attendu de nombreuses commandes pour lancer la construction.

C'est pourquoi on peut manquer d'ironiser sur l'intervention qu'a faite tout à l'heure notre collègue M. Robert-André Vivien. Il a dénoncé avec vigueur le retard qui a été pris dans le lancement de l'A. 320. Or, tout au long de son rapport, que j'ai lu avec attention, il en explique les raisons. Il écrit notamment :

« Les retards qui affectent le lancement de l'A. 320 ne sont pas vraiment anormaux. En effet, s'il est acquis qu'un appareil nouveau de la classe de cet avion sera nécessaire à la fin de la décennie, plusieurs éléments défavorables en entravent la réalisation. » Et de citer les difficultés financières des compagnies, le coût considérable des programmes, l'incertitude de la motorisation, etc.

Il faut donc, mes chers collègues, non seulement voter les crédits, mais aussi — et c'est à vous, monsieur le ministre d'Etat, que ce discours s'adresse — faire en sorte que ce programme commence.

Je note également avec satisfaction le montant des crédits dont disposeront les programmes pour l'ATR 42 et pour le moteur TM 333.

L'accroissement des crédits alloués à la recherche-développement est substantiel : 40 p. 100. Mais ne nous dissimulons pas leur faiblesse par rapport à ceux que consacrent à ce secteur nos concurrents. L'effort de recherche devra être non seulement poursuivi, mais intensifié. J'émetts donc le vœu que les crédits d'études générales bénéficient au moins du même accroissement dans votre prochain projet de budget.

M. Alex Raymond avait déjà appelé votre attention sur l'importance croissante que revêtent les équipements dans la construction aéronautique civile. Or nos avions sont encore équipés de matériels étrangers en trop grand nombre. Je n'hésite pas à souligner que nous ne nous consacrons pas suffisamment à ce secteur, que nous ne le considérons pas avec suffisamment d'intérêt, que nous ne lui reconnaissons pas son caractère fondamental dans la construction aéronautique. Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'évoquer à nouveau ce problème.

Je déplore également, comme M. Alex Raymond, le peu de cas que l'on fait de l'activité de l'aviation légère. Les responsables s'en sont émus et s'en émeuvent à juste titre.

Il faut prendre des mesures en sa faveur. Je n'ignore pas l'attention que M. le Premier ministre et vous-même lui portez, mais le budget de 1983 ne permettra pas ce démarrage, et je le regrette bien vivement. Tout à l'heure, je poserai d'ailleurs deux questions sur ce point.

**M. Charles Fèvre.** Ce n'est pas un bon budget, alors !

**M. Pierre Forgues.** Enfin, en ce qui concerne la météorologie, je suis satisfait pour l'instant...

**M. Christian Bergelin.** Comme c'est bien !

**M. Pierre Forgues.** ... car le budget de 1983 consolidera une politique cohérente et réaliste qui vise trois objectifs essentiels :

L'amélioration du système d'observation par la mise en œuvre de différents systèmes de réseau, notamment pour la protection des espaces naturels, les forêts méditerranéennes, par exemple ;

La décentralisation du service, qui le rapprochera des utilisateurs. En d'autres termes, chaque département disposera dans les années à venir d'une station météo ;

L'amélioration de la prévision à courte échéance est nécessaire pour l'agriculture, mais aussi pour la protection civile afin de détecter les crues et les avalanches, par exemple. Son existence aurait évité les morts que nous avons à déplorer en Andorre et dans quelques vallées des Pyrénées. C'est pourquoi on ne

peut qu'enregistrer avec satisfaction la poursuite du programme agro-météorologique du grand Sud-Ouest, encore que l'augmentation des crédits de fonctionnement risque d'être insuffisante.

L'effort en faveur d'un recrutement de personnel hautement qualifié est considérable. Il amorce une politique tendant à recruter des titulaires au lieu de contractuels, notamment pour les besoins de la recherche. Ce recrutement est accompagné d'un renouvellement non négligeable du matériel informatique qu'exige la prévision numérique.

Sous réserve de ces quelques remarques, monsieur le ministre d'Etat, le groupe socialiste votera votre projet de budget. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)*

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

**M. Jacques Mellick.** Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le trafic des voies navigables en France subit, au même titre que les autres modes de transport terrestres, une certaine récession depuis les années 1980-1981. En 1981, la chute du volume du transport fluvial en France a été de l'ordre de 10 p. 100. Pour cette année, et à l'exception de la région Nord-Pas-de-Calais où elle sera limitée à 3 ou 4 p. 100, elle devrait être du même ordre.

Il est donc urgent que les responsables politiques et économiques réfléchissent sur l'avenir et les orientations de ce mode de transport. Il est vrai que la commission Grégoire a été créée à cette fin, et qu'elle devrait déposer son rapport au début de l'an prochain.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour remercier M. Grégoire, conseiller d'Etat, de la manière dont il conduit cette mission en acceptant d'écouter tous les intéressés et en se rendant sur place. Il le fera encore la semaine prochaine pour étudier un point particulier dans le Nord-Pas-de-Calais.

Les causes de cette récession sont connues. Elles sont de quatre ordres :

Un manque d'homogénéité de gabarit des diverses infrastructures des voies navigables ;

Un manque de valorisation des infrastructures fluviales, dont le rôle incitateur devrait jouer à l'échelon des régions, dans le cadre de la décentralisation et de la régionalisation ;

Une mauvaise organisation commerciale du transport fluvial à l'échelon notamment de la batellerie artisanale ;

Enfin, un manque de programme de rénovation et de reconstruction du parc artisanal fluvial français, dont la situation est dramatique vis-à-vis des batelleries belges, allemandes et néerlandaises.

**M. François Loncle.** C'est vrai !

**M. Jacques Mellick.** Un schéma directeur des voies navigables françaises, assorti d'une programmation pluriannuelle, que, avec votre collègue, le maire de Conflans-Sainte-Honorine, mon ami Michel Bocard, et aujourd'hui Martine Frachon, député des Yvelines nous n'avons cessé de le réclamer dans les années 1978, 1979, 1980.

C'est un des thèmes qu'étudie la commission Grégoire. Je m'en réjouis. Mais encore faut-il qu'il soit repris par les plans quinquennaux et traduit dans les lois de finances prochaines.

Ainsi que le proclame l'association pour le développement de la connaissance de la voie d'eau, qui regroupe à la fois des collectivités locales, des professionnels du transport fluvial de toute dimension, les syndicats, il est grand temps de se mettre à bâtir la voie d'eau du XXI<sup>e</sup> siècle.

Elle ne peut demeurer indéfiniment le parent pauvre de notre économie et c'est le seul mode de transport à supporter la crise économique. Son état lamentable, son manque d'entretien, ses projets de modernisation qui restent dans les cartons font figure de clichés.

Il faut remettre en état et entretenir, notamment, le réseau Freycinet.

L'effort consenti dans ce budget va, suivant une expression bien connue, dans le bon sens, mais il doit s'intensifier dans les prochaines années pour que soit rattrapé le retard pris depuis vingt ans.

La France connaît, en réalité, plusieurs réseaux régionaux en cul-de-sac ; il est donc indispensable, pour mettre nos montres à l'heure européenne, d'assurer les liaisons entre les bassins et leur raccordement aux réseaux à grand gabarit des pays voisins. C'est ainsi qu'il faut absolument programmer les liaisons Rhin—Rhône, Seine—Est et Seine—Nord.

Vous m'excuserez à l'égard du Pas-de-Calais que je suis d'insister tout particulièrement sur cette dernière liaison. En effet, l'ouverture à grand gabarit du réseau Nord - Pas-de-Calais vers les pays de la Communauté européenne en juillet 1982 nous l'a montré, un réseau homogène du type européen de 1350 tonnes pourrait entraîner une augmentation considérable du trafic. Il importe que, dans les dix années futures, une liaison de ce type soit réalisée entre les bassins du Nord et de la Seine. Elle conduirait à un développement non négligeable des échanges internationaux.

Cette liaison aurait également une conséquence valorisante du fait du mélange des deux batteries des bassins du Nord et de la Seine, et elle permettrait de rentabiliser la construction de bateaux dont le tonnage s'échelonne entre 800 et 1350 tonnes.

Second point sur lequel je veux insister, est la valorisation des infrastructures fluviales.

L'Etat aménage et exploite techniquement les canaux. Le rôle de la région est d'aider à la valorisation des infrastructures bord à canal. Un transfert de gestion aux régions concernées faciliterait l'harmonisation d'implantations industrielles qui définirait un schéma directeur régional.

D'autres aspects méritent d'être pris en compte, comme l'intégration du canal dans l'environnement ou le développement d'activité liées au transport fluvial, en l'occurrence le tourisme fluvial social, pour lequel un contrat est en cours de préparation entre la région Nord-Pas-de-Calais, déclarée région pilote, et le ministère du temps libre.

Pour ce qui concerne l'organisation commerciale du transport fluvial, les difficultés rencontrées par la batellerie artisanale française sont de deux ordres.

D'abord, une cause structurelle. Cette profession n'est rattachée ni aux chambres de commerce et d'industrie ni aux chambres de métiers. La création de la chambre de la batellerie devrait remédier à cet état de fait.

Ensuite, des difficultés d'ordre commercial. La création d'une société artisanale de transport par eau, avec responsabilité collective de la profession, devrait rendre confiance aux chargeurs et aiderait l'artisanat à traiter des contrats au même titre que les compagnies industrielles.

Enfin, le programme d'amélioration des infrastructures de notre réseau de voies navigables est lié à l'évolution du matériel, et le retard accumulé suscite l'inquiétude des artisans bateliers.

Le parc artisanal français peut être classé en trois grandes familles de bateaux. L'une, dont l'âge moyen est de vingt ans, représente environ un tiers du parc. Un autre tiers a plus de trente ans, et le reste, plus de quarante.

Il importe donc qu'une aide spéciale soit accordée à l'artisanat pour reconstruire une flotte qui soit à égalité avec les bateaux étrangers, lesquels bénéficient, par ailleurs, d'une infrastructure plus homogène. Un plan de rénovation en quinze ans accroîtrait la compétitivité du matériel français lors de l'ouverture de la liaison Nord—Seine au gabarit de 1350 tonnes.

Des aides régionales relanceraient l'activité des chantiers fluviaux. C'est le cas du contrat de programme conclu entre l'Etat et l'établissement public régional du Nord-Pas-de-Calais en vue de la construction de cinquante bateaux et de cinquante barges. Cette initiative devrait être étendue à d'autres régions.

La relance du transport fluvial est conditionnée par l'atteinte de ces quatre objectifs et nécessite notamment l'affectation d'une part du fonds spécial de grands travaux; vous vous y êtes d'ailleurs engagé.

Bâtir la voie du XXI<sup>e</sup> siècle, c'est abandonner les discours, les déclarations d'intention et affirmer la volonté de se donner les moyens d'agir. Le prix à payer est de l'ordre de 1 150 millions de francs par an, soit à peine un quarantième du budget annuel des transports.

Les socialistes voteront votre budget qui témoigne d'une nette prise de conscience puisque 41 p. 100 des crédits seront consacrés l'an prochain à la restauration du réseau.

Nous serons attentifs à la préparation de votre budget pour 1984, qui devra tenir compte des orientations du rapport de la commission Grégoire. C'est à ce prix, pour reprendre la conclusion de la plate-forme de l'association que je préside, que nous pourrions restaurer un patrimoine indispensable à la survie biologique, économique et culturelle.

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

**M. Jacques Brunhes.** Monsieur le ministre d'Etat, lors de la discussion de votre projet de budget des voies navigables pour 1982, certains ont considéré qu'il s'agissait d'un feu de paille. S'ils sont attachés réellement au transport fluvial, les voilà rassurés. Il s'agissait en fait d'une volonté affirmée de mettre en œuvre une politique de renouveau du transport fluvial. Le projet de budget pour 1983 le confirme.

Ainsi de 1981 à 1983, les crédits d'équipement auront augmenté de 33 p. 100 et les crédits d'entretien de 39 p. 100.

Avec l'effort très important consenti sur le chapitre « Aide aux structures de la batellerie » qui passe à 33 millions de francs, est affirmée la volonté d'aider l'artisanat batelier à traverser la période difficile qu'il connaît, mais, surtout, de mettre en œuvre les réformes nécessaires. C'est donc dans un cadre nouveau que la réflexion batelière, artisanale ou industrielle, peut aborder les réflexions d'avenir, réflexions pour lesquelles vous avez mis en place la commission Grégoire.

C'est sur ces réflexions d'avenir que je veux intervenir aujourd'hui en m'attachant successivement à l'adaptation des structures professionnelles, à la meilleure intégration du transport fluvial dans notre système de transport, et au nécessaire développement des infrastructures.

En ce qui concerne les structures professionnelles, les orientations que vous avez récemment tracées rompent résolument avec celles des années précédentes. En réaffirmant la validité du système du tour de rôle, vous avez redonné espoir à la profession artisanale dont certains souhaitaient naguère la disparition. Ainsi, de nouveaux horizons sont dégagés pour favoriser l'adaptation de cette profession. De même le souci constant dont vous faites preuve afin de maintenir le potentiel de la batellerie industrielle doit permettre aux amateurs de mettre en œuvre une politique dynamique de développement.

Je ne développerai pas l'aspect de mon intervention relatif à une meilleure intégration du transport fluvial dans notre système de transport. En effet, comme député de Gennevilliers, je sais bien que des solutions existent; le développement continu du port de Gennevilliers est d'ailleurs là pour en témoigner.

Je m'attarderai davantage, en matière d'infrastructures, sur la nécessité d'engager la réalisation de grandes liaisons nouvelles.

Notre assemblée a eu de nombreux débats à ce sujet, et je tiens à rappeler certains passages de l'intervention que j'ai faite, au nom du groupe communiste, le 10 décembre 1979 à l'occasion de la discussion du projet de loi relatif à la Compagnie nationale du Rhône. J'avais alors déclaré: «... le Gouvernement décide de donner priorité, dans des conditions techniques et financières contestables, à la liaison Rhin—Rhône...»

« Chacun sait que la région parisienne, zone fortement industrialisée, est reliée à la Belgique et à l'Allemagne par un réseau de canaux anciens. Chacun sait qu'il serait utile, possible et urgent que le bassin de la Seine et le bassin du Nord possèdent un réseau à grand gabarit qui permette d'assurer une meilleure liaison entre les régions et une meilleure ouverture sur la Belgique et la Hollande...»

« En fait, en donnant priorité à Rhin—Rhône, vous confirmez votre volonté politique de favoriser la désindustrialisation et le déclin de la région parisienne...»

Le groupe communiste, sans opposer tel projet à tel autre, ou telle priorité à telle autre, considérerait que le projet de liaison Rhin—Rhône nécessitait une étude plus approfondie. Il demandait qu'il fasse partie d'une étude d'ensemble des transports dans laquelle prendrait place la définition d'une politique de modernisation et d'extension des voies navigables.

Le groupe communiste a tenu, en permanence, à rappeler la nécessité d'améliorer les relations de la région Ile-de-France avec la Lorraine et le Nord-Pas-de-Calais.

Il semble bien, à suivre les travaux de la commission Grégoire, que le bon sens commence à triompher; comme quoi, quand les perspectives se dégagent, les réalités s'imposent. Nous ne pouvons que nous en féliciter.

Cela dit, nous partageons votre point de vue, monsieur le ministre d'Etat: ces liaisons sont toutes d'un grand intérêt. Mais, à notre avis, le IX<sup>e</sup> Plan ne pourra être le cadre de l'achèvement de l'une quelconque de ces liaisons. Cela est physiquement impossible. C'est pourquoi il faut orienter votre action vers des travaux qui engagent certes ces liaisons mais qui soient d'une réelle rentabilité immédiate. Cela signifie avant tout qu'il faut développer l'arrière-pays des ports français. Aller vers Saint-Quentin au nord, vers Soissons à l'est, vers Dole-Tavaux en remontant la Saône, permettre d'atteindre Mulhouse dans les meilleures conditions de navigation, voilà des objectifs crédibles et réalistes, à la hauteur des besoins et des possibilités du IX<sup>e</sup> Plan.

Une première inscription dans la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux permettrait d'ouvrir la voie à un tel programme. Nous ne pouvons qu'appuyer les démarches faites en ce sens.

Certains ont pensé que la voie d'eau serait, dans votre ministère, le parent pauvre. Nous ne les avons jamais suivis et l'épreuve des faits nous donne raison. Raisonnablement, de manière cohérente, vous permettez à ce secteur de retrouver sa place. Tous ceux qui sont simplement attachés à son avenir se doivent de le reconnaître. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

**M. le président.** La parole est à M. de Caumont.

**M. Robert de Caumont.** Monsieur le ministre d'Etat, mon propos est de vous suggérer des moyens d'améliorer le niveau du service public pour de moindres dépenses d'investissement et de fonctionnement. J'en prendrai trois exemples relatifs aux choix intermodaux, à la protection du réseau routier contre les catastrophes naturelles et à l'amélioration du service hivernal.

Au cours du débat sur le projet de loi d'orientation des transports intérieurs, nous avons tous été d'accord pour reconnaître l'importance des choix intermodaux volontaristes, fondés sur l'évaluation globale des coûts économiques et sociaux, prenant en compte, notamment, l'amélioration du service public, la sécurité des usagers, les économies d'énergie et l'aménagement du territoire. Les crédits du fonds de grands travaux devraient, à notre sens, pouvoir désormais être mobilisés pour étayer ces choix, c'est-à-dire être consacrés alternativement aux travaux routiers ou ferroviaires. En zone de montagne, sur les axes principaux il est clair que les travaux ferroviaires sont souvent plus économiques et mieux adaptés que les travaux autoroutiers.

Je prends l'exemple de la liaison franco-italienne Marseille—Turin dont l'importance économique n'échappe à personne, notamment pour le désenclavement des Alpes du sud. Pendant longtemps, l'hypothèse de l'autoroute est apparue, bien à tort, comme la seule plausible alors qu'il s'agit surtout d'acheminer une circulation de pointe touristique de quelques jours. C'était, à notre avis, une hypothèse peu réaliste dont le seul effet a d'ailleurs été de stériliser les projets de travaux routiers sur cet itinéraire pendant très longtemps. Ils sont aujourd'hui, grâce à vous, monsieur le ministre d'Etat, réalisés à un rythme soutenu : contournements de villages, renforcements coordonnés, remplacement d'ouvrages usagés, suppressions de points noirs sont en cours sur près de 100 kilomètres en haute Durance.

En ce qui concerne le rail, le traité franco-italien de 1945 prévoyait pourtant la réalisation d'une percée ferroviaire. La S.N.C.F. a touché les dommages de guerre consécutifs à l'enlèvement de la seconde voie sur 70 kilomètres par les Allemands pendant la guerre. L'électrification, le doublement, la percée vers l'Italie sont donc à la fois un projet réaliste, légitime et porteur d'avenir pour une région de haute montagne et pour la coopération économique entre la région Provence-Côte d'Azur et le Piémont. Ce projet dort depuis des années dans les dossiers de la S.N.C.F.

Nous vous demandons instamment, monsieur le ministre d'Etat, puisque, comme vous nous l'espérons, le fonds de grands travaux pourra sans doute être consacré l'an prochain à des travaux neufs pour la S.N.C.F., de reprendre l'étude de ce dossier qui révélera sans nul doute qu'il est plus opportun de retenir cette réalisation ferroviaire plutôt que l'hypothèse autoroutière.

En ce qui concerne la protection du réseau routier contre les catastrophes naturelles, nous vous demandons notamment d'agir pour que soit retenu le projet de prise en charge sur le fonds de grands travaux des investissements lourds de protection contre les avalanches, les glissements de terrain et les congères qui coûtent très cher en déneigement, entretien et réparation du réseau. En ce domaine comme en d'autres, mieux vaut prévenir que guérir.

Je veux enfin, monsieur le ministre d'Etat, vous parler du service hivernal, l'une des fonctions les plus difficiles, les plus complexes et les plus nobles de votre administration. Et j'exprime le quadruple souci d'un meilleur accomplissement du service public, qui pourrait être obtenu en économisant les deniers publics, en contribuant à la reconquête du marché intérieur et en permettant au personnel concerné, dont tout le monde reconnaît le dévouement et l'amour qu'il porte à son métier, de travailler plus efficacement dans de meilleures conditions. Est-ce la quadrature du cercle ? Non ! C'est une amélioration de la productivité rendue possible grâce au retard accumulé dans ce domaine par vos prédécesseurs.

Un rapport tout récent, établi sous votre autorité, démontre que les moyens d'étude, d'expérimentation de matériels, de formation et de diffusion dans l'ensemble des subdivisions des techniques modernes et des méthodes d'organisation qui en découlent, sont aujourd'hui tout à fait insuffisants. Ce rapport préconise la création d'un centre national d'étude, de formation et d'information sur le service hivernal dans une zone de très haute montagne, offrant une grande variété de champs d'expérimentation. On pense tout naturellement au Briançonnais où se trouvent à la fois le Lautaret, le Galibier, l'Isard, le Montgénévre ainsi que la route nationale de la vallée de la Durance.

Une telle réalisation permettrait de faire rapidement d'importantes économies sur l'amortissement et l'entretien du matériel et sur la dépense de fondants chimiques. Elle pourrait améliorer le niveau du service pour un moindre coût. Les économies ont été chiffrées entre 18 et 99 millions de francs en année pleine, suivant le niveau constant ou amélioré du service public et la dureté de l'hiver. Ces chiffres n'ont aucune commune mesure avec l'investissement et les crédits de fonctionnement nécessaires. Cette réalisation pourrait donc être un puissant stimulant pour la reconquête du marché intérieur dans un domaine où, bien que la France soit le prin-

cipal client européen et que les commandes publiques représentent la quasi-totalité du carnet de commandes, nous sommes envahis par les matériels étrangers.

Envisagez-vous, monsieur le ministre d'Etat, en raison de l'ampleur de cet enjeu, de prendre, dès 1983, les mesures nécessaires à la mise en place de cet outil que le personnel concerné appelle de ses vœux et qui procurerait des économies substantielles à l'Etat et aux collectivités locales, tout en élevant le niveau de satisfaction des usagers notamment dans le domaine de la sécurité ? (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

**M. le président.** J'indique à l'assemblée que compte tenu de l'heure avancée, nous entendrons M. le ministre d'Etat, ministre des transports, cet après-midi à seize heures.

La parole est à M. Michel Bérégovoy, dernier orateur inscrit.

**M. Michel Bérégovoy.** Le débat sur le projet de budget des transports intervient au lendemain du vote en première lecture de l'importante loi d'orientation sur les transports intérieurs. Il ne me paraît plus nécessaire de revenir sur les problèmes fondamentaux qui se posent au pays, compte tenu de l'organisation de ses transports. Nous attendons donc l'adoption définitive de ce texte et son application.

Vote projet de budget, monsieur le ministre d'Etat, consacre des sommes importantes à la S.N.C.F. et nous nous en réjouissons. Cependant l'Etat devra faire plus, afin que l'assainissement progressif de la situation financière de cette entreprise prévue par la loi d'orientation s'inscrive dans les faits. Son endettement, conséquence de la politique précédente, est lourd et difficilement supportable : 13 milliards de francs de déficit cumulé, 55 milliards de francs d'emprunts à court et à long terme et 6 milliards de francs de frais financiers font partie de l'héritage que nous avons trouvé en 1981.

**M. Charles Fèvre.** Avec le T. G. V. !

**M. Michel Bérégovoy.** Ce projet de budget correspond à une volonté politique de rendre une plus juste place aux transports par voies ferrées. La contribution de l'Etat, versée au titre des charges d'infrastructure, passe de 5 600 millions de francs à plus de 9 140 millions de francs, mais cette progression est due à la suppression de la subvention d'équilibre.

Cette méthode me paraît d'ailleurs beaucoup plus simple que celle utilisée précédemment et qui découlait du contrat d'entreprise. L'augmentation de 18,5 p. 100 de la compensation pour le maintien en exploitation et pour l'organisation de la desserte régionale, la progression de 24,3 p. 100 de l'indemnité compensatrice accordée au titre des transports de la banlieue parisienne démontrent la volonté gouvernementale de tenir compte des avantages du transport par chemin de fer, au niveau tant de la sécurité et de la protection de l'environnement que des économies d'énergie.

La dotation en capital de 2 milliards représente un effort important, mais elle ne permet pas de résoudre totalement les difficultés financières de la S.N.C.F. Il reste en effet des ombres qui pèsent sur l'avenir de la société nationale : ses charges financières demeurent beaucoup trop lourdes ; le niveau de trafic marchandises est en baisse, en raison de la chute des transports lourds ; les perspectives apparaissent médiocres pour les mois à venir.

Il est urgent d'harmoniser les règles de concurrence, afin de trouver un équilibre entre les différents modes de transport, dont la complémentarité est reconnue dans la loi d'orientation. Des réticences au changement existent dans notre entreprise nationale. Il faut veiller à ce que son dynamisme ne soit pas freiné, à ce que son personnel soit associé au renouveau du rail ; il faut veiller à la disparition des brigades et des procédés précédemment utilisés contre les syndicalistes.

Par ailleurs, je me permets de vous poser, monsieur le ministre d'Etat, plusieurs questions concernant ce que les Normands appellent le désenclavement de leur région.

La Haute-Normandie est voisine de la capitale et les liaisons routières, ferrées ou fluviales avec celle-ci sont bonnes. Il n'en est pas de même avec l'Est, le Nord ou le Sud-Ouest du pays.

Malgré les travaux entrepris en direction d'Amiens, la nature des routes ne correspond pas au débit de la circulation. La Haute-Normandie est très certainement l'une des régions dans laquelle le volume des marchandises à transporter est le plus important. Cela est dû à une forte concentration industrielle dans la vallée de la Seine et à l'existence de deux grands ports. Ainsi, plus de 4 millions de tonnes de céréales sont acheminées chaque année par camions sur les silos du port de Rouen. Les projets de développement de ce port prévoient d'ailleurs que ce trafic augmentera de plusieurs millions de tonnes.

Je suis donc préoccupé par les aménagements qu'il conviendrait d'effectuer sur les routes nationales reliant Rouen, d'une part, à Alençon et, d'autre part, à Soissons et à Reims. Peut-on espérer, dans un proche avenir, un aménagement de ces routes nationales, notamment leur élargissement car, sur la quasi-totalité de leur tracé, elles ne comportent que deux voies, ce qui ne facilite pas les échanges entre des régions productrices et nos deux grands ports ? Cet état de fait aboutit fréquemment à des détournements de trafic vers d'autres ports ; et quand il s'agit de trafics en provenance de la Champagne ou de la Lorraine, c'est vers les ports du Benelux qu'ils sont acheminés.

Peut-on espérer la mise à l'étude d'un sixième franchissement de la Seine à Rouen ?

Une amélioration de la liaison fluviale Seine—Est répond aux mêmes préoccupations. Elle permettrait de drainer vers Rouen une partie du trafic céréalier actuellement assuré par Rotterdam et par Anvers.

La situation actuelle entraîne une perte de devises importante ; lui apporter les solutions que je préconise aurait pour conséquence la création d'emplois, dont nous avons tant besoin dans notre région.

Nous savons que les retards pris dans ce domaine ne peuvent pas être effacés en quelques mois, mais nous souhaitons que ces améliorations indispensables à la région de Haute-Normandie soient inscrites dans les projets gouvernementaux.

Votre projet de budget, monsieur le ministre d'Etat, nous donne satisfaction. Il prend en compte le développement des transports en commun, le coût social des transports ; il assure une meilleure prise en compte des conséquences économiques et sociales des investissements ; il manifeste sa cohérence avec la nouvelle politique des transports définie par la loi d'orientation. Pour toutes ces raisons, monsieur le ministre d'Etat, nous le voterons. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)*

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

— 2 —

## MESURES RELATIVES A LA SECURITE SOCIALE

### Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire.

**M. le président.** M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

Paris, le 15 novembre 1982.

Monsieur le président,

Conformément à l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur le projet de loi portant diverses mesures relatives à la sécurité sociale.

Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter l'Assemblée nationale à désigner ses représentants à cet organisme.

J'adresse ce jour à M. le président du Sénat une demande tendant aux mêmes fins.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Cette communication a été notifiée à M. le président de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

Les candidatures devront parvenir à la présidence avant le mardi 23 novembre, à dix-huit heures.

A l'expiration de ce délai, elles seront affichées.

Si le nombre des candidats n'est pas supérieur au nombre de sièges à pourvoir, la nomination prendra effet immédiatement.

Dans le cas contraire, elle aura lieu par scrutin.

— 3 —

## ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1983 n° 1083. (Rapport n° 1165 de M. Christian Pierret, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

Transports et articles 49 et 67 *(suite)* :

Section commune :

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

Transports intérieurs :

Annexe n° 41. — M. Roland Carraz, rapporteur spécial ; avis n° 1170, tome XVI, de M. Alain Chénard, au nom de la commission de la production et des échanges.

Aviation civile - Météorologie :

Annexe n° 42. — M. Robert-André Vivien, rapporteur spécial ; avis n° 1170, tome XVII de M. Claude Labbé (aviation civile), au nom de la commission de la production et des échanges.

Services du Premier ministre : relations avec le Parlement, rapatriés, services généraux divers, secrétariat général de la défense nationale, Conseil économique et social, budget annexe des Journaux officiels :

Annexe n° 33 (relations avec le Parlement). — M. Edmond Alphandéry, rapporteur spécial ;

Annexe n° 32 (rapatriés). — M. Gérard Bapt, rapporteur spécial ; avis n° 1166, tome XXV, de M. Gérard Collomb, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ;

Annexe n° 34 (services divers). M. Jean Anciant, rapporteur spécial ;

Annexe n° 35 (secrétariat général de la défense nationale). — M. Henri de Gastines, rapporteur spécial ; avis n° 1168, tome VII, de M. Jacques Huyghues des Etages, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées ;

Annexe n° 36 (Conseil économique et social). — M. Michel Barnier, rapporteur spécial ;

Annexe n° 47 (Journaux officiels). — M. Michel Barnier, rapporteur spécial.

A vingt et une heure trente, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

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

La séance est levée.

*(La séance est levée à douze heures trente.)*

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