



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE GAIÉ PARLEMENTAIRE

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

8^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

(42^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du mercredi 29 octobre 1986

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. CLAUDE ÉVIN

1. **Loi de finances pour 1987 (deuxième partie).** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5459).

Équipement, logement, aménagement du territoire et transports

BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)

Les votes des crédits inscrits à la ligne « Équipement, logement, aménagement du territoire et transports » des états B et C sont réservés jusqu'à la discussion des crédits du ministère chargé de l'environnement.

ÉTAT B

Titre III (p. 5459)

Amendement n° 107 de M. Chomat : Mme Muguette Jacquaint, MM. Maurice Ligot, rapporteur spécial de la commission des finances, pour l'urbanisme et le logement ; Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. - Rejet.

Amendement n° 97 de M. Wacheux : MM. Marcel Wacheux, le rapporteur spécial pour l'urbanisme et le logement, le ministre. - Rejet.

Suspension et reprise de la séance (p. 5460)

Amendement n° 98 de M. Chapuis : MM. Robert Chapuis, le rapporteur spécial pour l'urbanisme et le logement, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 99 de Mme Jacquain : Mme Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur spécial pour l'urbanisme et le logement, Jacques Douffiaques, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. - Rejet.

Rappels au règlement (p. 5461)

MM. André Fanton, le président, Alain Richard.

Reprise de la discussion (p. 5462)

Titre IV (p. 5462)

Amendement n° 95 de M. Arrighi : MM. Pascal Arrighi, le rapporteur spécial pour l'urbanisme et le logement, le ministre de l'équipement. - Retrait.

Amendement n° 106 de M. Portheault : MM. Jean-Claude Portheault, le rapporteur spécial pour l'urbanisme et le logement, le ministre de l'équipement, Charles Revet. - Rejet.

Amendement n° 92 de M. Goux : MM. Jacques Roger-Machart, Gilbert Gantier, rapporteur spécial de la commission des finances, pour l'aviation civile, la météorologie et la navigation aérienne ; le ministre délégué. - Retrait.

Amendement n° 96 rectifié de M. Martinez : MM. Pierre Descaves, Michel Barnier, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les services communs et les transports terrestres ; le ministre délégué. - Retrait.

ÉTAT C

Titre V (p. 5466)

Amendement n° 100 de Mme Sicard : Mme Odile Sicard, MM. le rapporteur spécial pour l'urbanisme et le logement, le ministre de l'équipement. - Retrait.

Amendement n° 111 de M. Roger-Machart : MM. Jacques Roger-Machart, le rapporteur spécial pour l'aviation civile, la météorologie et la navigation aérienne, le ministre délégué. - Retrait.

Amendement n° 93 de M. Cartelet : MM. Michel Cartelet, le rapporteur spécial pour les services communs et les transports terrestres, le ministre délégué, Didier Julia. - Retrait.

Titre VI (p. 5468)

L'amendement n° 112 de M. Roger-Machart a été retiré.

Amendement n° 110 de M. Alain Richard : MM. Alain Richard, le rapporteur spécial pour les services communs et les transports terrestres, le ministre délégué. - Rejet.

ÉTAT D

Titre III. - Adoption (p. 5469)

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

2. **Ordre du jour (p. 5469).**

COMPTE RENDU INTEGRAL

PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE ÉVIN, vice-président

La séance est ouverte à onze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1987

(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 1987 (nos 363, 395).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS

BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits :
- du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports ;
- du budget annexe de la navigation aérienne.

Hier soir, l'Assemblée a achevé la phase des questions.

Les votes des crédits inscrits à la ligne « Equipement, logement, aménagement du territoire et transports » des états B et C sont réservés jusqu'à la discussion des crédits du ministère chargé de l'environnement.

Toutefois, en accord avec la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, j'appelle maintenant : - les amendements se rapportant aux quatre premières sections incluses dans cette ligne ; - les crédits figurant à l'état D ; - les articles 55 et 72 rattachés à ce budget, ainsi que les amendements nos 104 et 105 après l'article 72.

Sur le titre III de l'état B, M. Chomat et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 107, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 2 millions de francs ».

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. L'amendement est défendu !

M. le président. La parole est à M. Maurice Ligot, rapporteur spécial pour l'urbanisme et le logement, pour donner l'avis de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

M. Maurice Ligot, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. J'ai indiqué quelle était l'évolution des effectifs et j'en ai clairement expliqué les raisons. L'amputation des crédits des centres d'études techniques de l'équipement, qui sont le support technique de l'ensemble des services, y compris des collectivités locales, ne ferait que compliquer la tâche et compromettre l'efficacité de l'administration de mon ministère.

Par conséquent, avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 107.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Sur le titre III de l'état B, M. Wacheux a présenté un amendement, n° 97, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 500 000 francs. »

La parole est à M. Marcel Wacheux.

M. Marcel Wacheux. Cet amendement vise à réduire de 500 000 francs les crédits affectés aux dépenses d'informa-
tique, de bureautique, et de télématique au chapitre 34.03.

Pourquoi ?

D'abord, ces crédits passent de 3 006 110 francs à 3 506 110 francs au moment où l'on supprime la part régionale de la prime à l'aménagement du territoire, ce qui limitera considérablement les interventions de la D.A.T.A.R. dans les régions les plus défavorisées.

Surtout, ces 500 000 francs de crédits supplémentaires seraient bien mieux utilisés au profit de la restructuration des zones minières. En effet, monsieur le ministre, le projet de budget de 1987 fait apparaître, au chapitre 65.05, une diminution particulièrement sensible des autorisations de programme prévues à ce titre, puisqu'elles passent de 122 à 100 millions de francs. M. Royer, rapporteur pour avis, ayant regretté, en commission puis en séance, cette forte réduction, a demandé que cette dotation soit accrue de 20 millions de francs. Mais il faut rappeler que, pour 1986, le crédit de 122 millions de francs avait été abondé par 50 millions de francs du fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire et par 2 millions de francs du fonds spécial de grands travaux. C'est donc au total 174 millions de francs qui avaient été mis à la disposition des secteurs miniers.

Au moment où commencent à apparaître de manière significative les résultats de la rénovation et de la restructuration des zones minières, nous constatons une chute dramatique des crédits. Avec une dotation de 100 millions de francs seulement pour le Girzom, nous en reviendrions purement et simplement à ce qui fut voté en 1980 pour l'année 1981.

Nous sommes aussi inquiets de voir qu'on tente de justifier cette réduction en invoquant la nécessité de redéfinir des objectifs « précis » et « réalistes ». Nous savons ce que cela signifie trop souvent alors que la concertation avec les élus a été permanente.

On estimait qu'il aurait encore fallu dix à quinze ans pour achever le travail de rénovation et de restructuration. Dans les conditions de ce budget, il faudra au moins vingt-cinq ans ! C'est dire que de nombreux mineurs et retraités disparaîtront sans avoir pu vivre dans un logement rénové.

De plus, cette coupe claire opérée dans les crédits du Girzom est de nature à aggraver la situation des entreprises du bâtiment et des travaux publics qui travaillent à la rénovation de tout le patrimoine des houillères. Il en résultera un accroissement du chômage dans des zones où le taux atteint déjà 15 à 17 p. 100.

Or, en décembre 1974, M. Chirac, Premier ministre, avait déclaré devant les quarante-deux cercueils des mineurs tués lors de la catastrophe de Liévin : « Je suis ici parmi vous pour dire aux mineurs de France que le peuple français sait tout ce qu'il leur doit. Pour dire, enfin, à cette région, une fois de plus cruellement éprouvée, qu'au-delà des jours de deuil elle doit garder l'espoir. Car, je l'assure, tout sera fait pour qu'elle-même et ses enfants puissent regarder l'avenir avec confiance. »

Avec les crédits consacrés aux zones minières de 1982 à 1986, oui, nous pouvions avoir confiance. A tout le moins conviendrait-il, monsieur le ministre, de maintenir les crédits à leur niveau de 1986. Je souhaite que le F.I.A.T. soit utilisé

de nouveau à cette fin. Mais la réduction de crédits proposée dans cet amendement permettrait déjà de faire un geste dans ce sens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Maurice Ligot, rapporteur spécial. Elle n'a pas examiné l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. J'ai indiqué hier à l'Assemblée, en répondant notamment à M. Royer et à M. Le Garrec, que, sur la suggestion du rapporteur pour avis, j'étais décidé à accomplir un effort supplémentaire en faveur des zones minières.

Au demeurant, monsieur Wacheux, l'amputation de crédits que vous proposez irait à l'encontre de votre objectif, puisque les moyens de la D.A.T.A.R. sont destinés en particulier aux zones de conversion et qu'à cet égard le programme d'informatisation contribue à attirer les investissements étrangers vers ces zones, comme vers les zones prioritaires. C'est la raison pour laquelle je demande à l'Assemblée de repousser cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 97.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue pour cinq minutes.

(*La séance, suspendue à onze heures dix, est reprise à onze heures quinze.*)

M. le président. La séance est reprise.

Sur le titre III de l'état B, M. Chapuis a présenté un amendement, n° 98, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 100 000 francs. »

La parole est à M. Robert Chapuis.

M. Robert Chapuis. Monsieur le ministre, en déposant cet amendement, j'ai voulu répondre à votre propre logique de l'aménagement du territoire ou du moins tenter de la comprendre.

Vous augmentez les dépenses informatiques, bureautiques et télématiques, qui passent de 3 millions de francs en 1986 à 3,5 millions en 1987. Comme l'a souligné M. Balligand dans son rapport, c'est bien. Mais, parallèlement, dans les dépenses en capital, vous diminuez de moitié les autorisations de programme destinées à favoriser la localisation d'activités créatrices d'emplois. De 600 millions de francs en 1986, ces crédits passent à 300 millions en 1987, dont 40 millions sont déjà affectés aux secteurs touchés par la crise de la construction navale. Cette diminution correspond à la suppression pure et simple de la part régionale de la prime à l'aménagement du territoire - la P.A.T.

L'informatique est pour nous, socialistes, un excellent moyen d'accompagner la décentralisation. C'est un outil de communication entre des pôles diversifiés comme il peut l'être entre ces divers pôles et un élément central. Mais votre choix en matière de prime à l'aménagement du territoire montre que vous préférez privilégier les décisions centrales, celles du C.I.A.L.A. - le comité interministériel des aides à la localisation des activités - tandis que vous éliminez purement et simplement les décisions régionales.

Vous avez déclaré que vous vouliez engager une réflexion sur le mode d'attribution des primes. C'est une bonne intention et sans doute une nécessité, mais vous n'aurez plus à étudier la question si vous supprimez ces primes.

Si j'en juge par ma propre expérience, certains conseils régionaux dans lesquels vous étiez majoritaires - je pense notamment au conseil régional Rhône-Alpes - ont vivement protesté l'an dernier contre une diminution de la prime régionale à l'aménagement du territoire. Ils avaient estimé que cette mesure allait brimer les régions, conduire à oublier les zones défavorisées et à transformer d'immenses territoires en de nouveaux déserts. J'entends encore les protestations ! Je me souviens des motions et je me rappelle les correspondances ! Qu'en sera-t-il aujourd'hui alors que vous la supprimez totalement ?

Cette décision prise par l'Etat déconsidère les régions autant qu'elle les désarme. Est-ce une façon de suivre les orientations qu'évoquait M. Chirac à l'île de la Réunion en estimant qu'il ne fallait conférer aux régions qu'un rôle particulièrement mineur ?

En supprimant brutalement la part régionale de la P.A.T. vous n'invitez pas à la réflexion. Vous enlevez des mains de la région l'un des moyens d'action dont elle pouvait disposer pour lutter contre les déséquilibres économiques et éviter l'appauvrissement définitif de certains secteurs. Il s'agit non pas, bien sûr, d'implanter ou de maintenir des activités qui n'auraient pas de débouchés, mais d'appuyer les efforts, souvent considérables, consentis par les collectivités locales, pour mettre en œuvre ce que l'on appelle le développement local.

Récemment, l'association des maires de France en a fait le thème de son congrès. La prime régionale à l'aménagement du territoire n'est certes pas une panacée, mais il est imprudent de se priver d'un outil quand on n'en a pas encore inventé un autre.

La part nationale de cette prime sera destinée, dites-vous, à faciliter l'implantation en France d'investissements « internationalement mobiles ». Ne craignez-vous pas de renforcer ainsi les grands centres, ceux que l'on appelle les technopôles, et d'appauvrir des zones déjà défavorisées ? Il faut des investissements structurants, des infrastructures dignes d'un grand pays. Mais à quoi serviront des autoroutes si elles doivent traverser des déserts économiques ?

Vous connaissez les problèmes de la Bretagne et je pense que vous connaissez aussi ceux du Massif central. D'autres pays européens ont su mener des politiques régionales actives, parallèlement à une grande politique nationale dans les zones déjà développées. L'une ne va pas sans l'autre. Nous vous demandons donc de ne pas enlever aux régions l'un des moyens d'exercer les compétences économiques que leur a données la décentralisation.

Si vous vous engagez à rétablir les 300 millions de francs affectés à la part de la prime à l'aménagement du territoire répartie par les régions, je serais heureux, monsieur le ministre, de retirer mon amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Maurice Ligot, rapporteur spécial. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur Chapuis, vous savez parfaitement que le montant des primes d'aménagement du territoire a été ramené, l'an dernier, de 950 à 600 millions de francs. En conséquence, il a fallu, dans la majorité des régions, sélectionner un dossier sur deux en application de critères qui conduisent parfois à des injustices.

Lorsque j'ai pris mes fonctions dans ce ministère on m'a dit que la décision de supprimer totalement les primes, y compris au niveau national, était déjà prise. J'ai personnellement marqué mon désaccord et répondu qu'il fallait une politique d'aménagement du territoire. Je suis ensuite entré en contact avec les présidents de conseils régionaux et tous m'ont indiqué qu'ils étaient en train de réexaminer les primes prévues pour les extensions. Ils souhaitaient généralement le maintien de la prime régionale à la création d'emploi et de celle attribuée pour les délocalisations, c'est-à-dire celle donnée, par exemple, pour encourager une entreprise des Hauts-de-Seine à aller s'installer en Ardèche.

En revanche, la part régionale de la prime à l'aménagement du territoire pour laquelle on assiste à une multiplication des dossiers est contestée par une majorité de régions qui doutent de son efficacité, par la plupart des entreprises qui estiment que la multiplicité des formes d'aides n'est pas la meilleure solution pour favoriser leur développement. Quatre régions l'ont même déjà supprimée.

Aujourd'hui on la glorifie, mais je ne vois pas en quoi cela peut servir la politique d'aménagement du territoire.

Toutefois, les régions qui voudront continuer à l'utiliser en auront la possibilité et j'ai fait en sorte que l'on ne puisse pas nous reprocher de procéder à un transfert de charges. En effet, la perte, calculée sur la moyenne des deux ou trois dernières années, que subiront les régions à cause de la disparition de cette prime, sera compensée par la progression de l'enveloppe relative aux routes. Les présidents de conseils

régionaux que j'ai rencontrés, sans exception, m'ont indiqué que cela améliorerait l'efficacité de la politique d'aménagement du territoire.

C'est la raison pour laquelle je demande à l'Assemblée de repousser cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 98.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Sur le titre III de l'état B, Mme Jacquaint et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 99, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 2 312 000 francs. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. Monsieur le président, je voudrais, si vous le permettez, revenir sur l'amendement n° 107 mis aux voix un peu précipitamment tout à l'heure.

Cet amendement n'avait nullement pour effet de demander une réduction des crédits de fonctionnement des centres d'études techniques de l'équipement et des laboratoires des Ponts-et-Chaussées. Le Gouvernement s'est d'ailleurs chargé lui-même, hélas ! d'effectuer des coupes claires dans ces crédits puisqu'ils chutent de près de 5 p. 100 en volume.

Non, monsieur le ministre, soyons clairs : nous souhaitons une forte revalorisation de ces crédits ; seules les contraintes de recevabilité des amendements parlementaires nous ont conduits à formuler ainsi notre proposition.

La revalorisation que nous demandons pour les C.E.T.E. et les laboratoires des Ponts-et-Chaussées ne serait pas du luxe. Nous avons d'ailleurs appris que les crédits budgétaires alloués ne permettent que trois semaines de fonctionnement.

Je tenais à fournir cette précision, car vous-même avez peut-être été surpris de notre demande de réduction des crédits budgétaires.

En ce qui concerne l'amendement n° 99, j'indique d'emblée qu'il est purement indicatif. Il ne s'agit nullement d'amputer les crédits de fonctionnement de l'Ecole nationale de l'aviation civile mais, bien au contraire, de protester contre leur insuffisance.

Ces crédits stagneront en effet à 6,2 millions en 1987, c'est-à-dire l'équivalent en francs courants de la dotation 1986. Si l'on tient compte de l'inflation prévisible, la diminution sera supérieure à 2 p. 100 en 1987 par rapport à 1986. Nous avons été conduits à déposer un amendement sous cette forme, car il eut été impossible, en raison de l'article 40 de la Constitution, de proposer comme nous l'aurions souhaité, par amendement d'origine parlementaire, une augmentation substantielle des crédits prévus pour 1987.

Pourtant, à notre sens, monsieur le ministre, cette diminution en volume des crédits alloués à l'E.N.A.C. est totalement injustifiée. Elle s'inscrit dans une politique d'austérité budgétaire et de déréglementation tendant à remettre en cause le service public et qui pourrait avoir des conséquences graves pour la sécurité des passagers et des personnels aériens.

En fait, votre Gouvernement rêve du modèle américain. Vous jalousez ces champions toutes catégories de la déréglementation aérienne, mise en œuvre là-bas depuis dix ans. C'est ce qui vous a conduit récemment - c'est un premier pas - à remettre en cause l'unicité de desserte des Antilles par Air France. Vous voulez affaiblir la compagnie nationale.

Nous tenons à appeler l'attention sur les dangers de cette orientation.

L'expérience de dix années de déréglementation et de guerres tarifaires aux Etats-Unis montre que les baisses de tarifs sont éphémères. Les compagnies, pour pratiquer des tarifs bas, sont amenées à comprimer les coûts de fonctionnement. Cela engendre réduction de personnels, précarité accrue, pressions sur les salariés et dégradation des conditions de travail. Il en découle également des économies sur la maintenance des appareils. Tout cela aboutit, au mieux, à une dégradation du service rendu aux usagers et, au pire, à de sérieuses menaces sur la sécurité des passagers.

La guerre tarifaire se poursuivant, on assiste alors à la faille pure et simple des compagnies les plus fragiles financièrement et au renforcement, en fin de compte, des positions monopolistiques. C'est ainsi, par exemple, pour illustrer mon propos, que la revue *Air et Cosmos* de septembre dernier mentionne la faillite de deux nouvelles compagnies américaines, laissant pour compte 2 650 salariés.

Par ailleurs, l'analyse des risques objectifs de collision montre que ceux-ci augmentent aux Etats-Unis : 589 en 1984 et 777 en 1985.

Enfin, la déréglementation entraîne également un formidable gaspillage. Il y a par exemple, actuellement - comme l'indique le rapport des ingénieurs Funel et Villiers sur le transport aérien français - 33 000 sièges vides par jour sur les liaisons au-dessus de l'Atlantique Nord.

Pour notre part, nous continuerons à lutter pour que, dans ce pays, on mise sur le service public, synonyme de droit au transport et de sécurité des passagers, plutôt que sur la déréglementation sauvage que vous préconisez.

Je pourrais retirer mon amendement après avoir entendu la réponse de M. le ministre.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Maurice Ligot, rapporteur spécial. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission.

M. le président. La parole est à M. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 99.

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. Si je comprends bien, il ne s'agit, madame Jacquaint, que d'un amendement prétexte pour rouvrir la discussion.

Mais si je m'en tiens à la proposition elle-même et au texte que vous avez présenté, je constate qu'il s'agit des crédits de l'Ecole nationale de l'aviation civile. Or les services de l'aviation civile estiment que ces crédits permettent de faire face à l'apparition progressive sur le marché d'appareils de moindre capacité, de type A 320 et A 340, ce qui nécessite une augmentation des besoins en pilotes, mais elle-même progressive.

A l'évidence il n'y a donc aucun rapport avec quelque déréglementation que ce soit. Nous avons d'ailleurs eu l'occasion de nous en expliquer au cours du débat d'hier. Il faudra toujours au moins un pilote dans l'avion et nous y veillerons. Je propose donc le rejet de cet amendement. (Sourires.)

M. le président. Madame Jacquaint, retirez-vous votre amendement ?

Mme Muguette Jacquaint. Je le maintiens.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 99.
(L'amendement n'est pas adopté.)

Rappels au règlement

M. André Fanton. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. André Fanton, pour un rappel au règlement.

M. André Fanton. Je n'ai pas assisté à la discussion de tous les amendements de tous les budgets, mais j'ai été frappé de voir qu'à de nombreuses reprises les rapporteurs ont dû se contenter d'indiquer qu'un amendement n'avait pas été soumis à la commission. J'en tire la conclusion qu'ils ont été déposés tardivement. Or je rappelle que l'article 99 de notre règlement et l'article 11 de l'instruction du Bureau édictent certaines règles pour le dépôt des amendements. A quel servirait-il d'avoir des commissions et des rapporteurs si les amendements ne leur étaient pas présentés en temps utile ?

C'est une question qu'il faudrait revoir, monsieur le président, peut-être pas pour cette discussion budgétaire, car il est bien tard, mais pour les prochaines. Il y aurait, en effet, intérêt à ce que chacun respecte les règles.

Mme Odile Sicard. Nous les respectons !

M. Edmond Chapuis. Réunissons les commissions pour examiner ces amendements !

M. le président. Avant de donner la parole à M. Alain Richard qui doit connaître le règlement par cœur, je vous indique que le dépôt des amendements est toujours possible dans un délai de quatre jours de séance suivant la mise en distribution du rapport. En l'occurrence, ce délai a été totalement respecté.

La parole est à M. Alain Richard pour un rappel au règlement.

M. Alain Richard. Je rappelle à mon collègue Fanton l'existence de l'article 88 du règlement de l'Assemblée nationale, qui n'a pas dû complètement lui échapper. Les réunions de commission qui y sont prévues interviennent à la diligence de leur président et on ne saurait reprocher à l'un d'eux de ne pas réunir sa commission pour examiner trois ou quatre amendements déposés en fin de course, si j'ose dire, mais dans les délais.

Les amendements dont nous débattons ont bien été présentés dans les délais et si les présidents de commission n'ont pas jugé utile de provoquer des réunions pour apprécier l'impact de ces derniers amendements, cela répond sans doute à un choix de bonne administration de l'Assemblée et on ne peut pas sérieusement le leur reprocher.

Il faut simplement admettre que les diverses dispositions de notre règlement peuvent aboutir à cet état de choses, mais on ne fait gagner de temps à personne en critiquant les uns ou les autres, alors que l'on n'a pas de solutions à proposer.

M. André Fanton. Si ! Que les commissions se réunissent !

Reprise de la discussion

M. le président. Sur le titre IV de l'état B, MM. Pascal Arrighi, Baeckeroot, Descaves, Martinez, Mégret et les membres du groupe Front national (R.N.) ont présenté un amendement, n° 95, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 12 416 896 francs. »

La parole est à M. Pascal Arrighi.

M. Pascal Arrighi. Notre collègue Pierre Descaves s'est acquis une certaine réputation tant au sein de la commission des finances que dans cet hémicycle en dénonçant la pluie de subventions qui ne correspondent pas à un objet certain, surtout dans les fascicules ministériels que nous examinons actuellement.

Lors de l'examen du budget du commerce et de l'artisanat, notre collègue M. Alphandéry a justement remarqué que la plupart de ces subventions devraient être accordées par les régions ou les départements.

Monsieur le ministre, j'ai relevé, dans le fascicule jaune qui détaille les subventions de votre ministère pour l'année 1984, une subvention accordée à l'association « Peuple et culture de l'Isère », une autre pour l'association « Peuple et culture du Languedoc-Roussillon » et un soupoudrage incroyable de subventions, de 15 000 à 20 000 francs, données à des collectifs d'été ou à des ateliers d'été.

Je retirerais volontiers cet amendement au bénéfice des explications que vous pourriez nous donner quant à une procédure meilleure, comme l'a suggéré M. Alphandéry. Je rappelle simplement à l'Assemblée qu'en 1984, il y a eu 8 000 attributaires de subventions pour plus de 8 milliards de francs, 800 milliards de centimes !

Dans l'effort de rigueur qui doit être le vôtre, comme d'ailleurs celui de tout Gouvernement, vous devriez, monsieur le ministre, travailler avec vos collègues pour procéder au toilettage de ces subventions.

M. André Fanton. Il a raison !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Maurice Ligot, rapporteur spécial. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur le député, je comprends parfaitement votre souci d'une plus grande efficacité dans l'utilisation de l'argent public et la nécessité d'une plus grande transparence.

Pour ma part, je m'engage à vous transmettre la liste des subventions et à les examiner attentivement dans l'année qui vient pour voir celles qui sont allouées à des organismes rendant un service public avec un coût limité.

Cela dit, la grande masse de ces subventions va aux trente-huit associations départementales d'information sur le logement mises en place dans les départements et cofinancées par les collectivités locales et le ministère. L'objectif de nombreux départements est, en effet, de développer ces A.D.I.L. afin d'améliorer les connaissances des usagers et d'accroître l'efficacité en matière de prévention des contentieux.

Compte tenu de cette information et de notre souci d'améliorer la transparence dans l'année qui vient, je souhaiterais, monsieur le député, que vous retiriez votre amendement.

M. Pascal Arrighi. C'est le cas !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je vous remercie.

M. le président. L'amendement n° 95 est retiré.

Sur le titre IV de l'état B, M. Porthault et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 106, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 1 000 000 francs. »

La parole est à M. Jean-Claude Porthault.

M. Jean-Claude Porthault. Cet amendement a pour objet de proposer une réduction de crédits qui s'imputerait sur le chapitre 44-10, article 11, dont le montant semble moins justifié, compte tenu de la décentralisation.

Ces fonds pourraient être mieux utilisés au profit des conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement dont la mission est gravement compromise par l'insuffisance de leur subvention pour 1987.

Les C.A.U.E. sont, comme chacun le sait, des organismes départementaux d'information, de conseil et de formation, mais aussi des lieux de rencontres et d'initiatives ouverts à tous. Ils ont été créés pour promouvoir la qualité de l'architecture, de l'urbanisme et de l'environnement. Vous avez vous-même déclaré, monsieur le ministre, que la qualité de l'urbanisme était devenue une condition essentielle de la réussite économique et sociale d'une ville, que tout urbanisme de qualité ne pouvait être conçu et géré qu'au niveau local, d'autant que la décentralisation avait donné aux élus locaux de nouvelles responsabilités en ce domaine, que nos habitants étaient de plus en plus sensibles à un besoin de qualité architecturale et urbanistique, et que nous nous devions d'accélérer cette prise de conscience en faveur de la promotion de la qualité.

Nous approuvons ces propos, monsieur le ministre, mais nous nous interrogeons sur votre volonté d'atteindre les objectifs qu'ils mentionnent quand nous étudions vos propositions budgétaires concernant les C.A.U.E. pour 1987. Ces derniers ont pourtant donné la preuve de l'efficacité de leur rôle pédagogique et de leur action de conseil en architecture, en urbanisme et en environnement. Ils sont particulièrement appréciés par les élus locaux, notamment par les maires des petites communes dépourvues de services techniques car, dans le contexte de la décentralisation, les missions des C.A.U.E. ont acquis une importance supplémentaire pour les communes ayant de faibles moyens.

Parmi ces missions il y a d'abord celle d'informer sur tous les aspects et sur les facteurs qui contribuent non seulement à la qualité de l'environnement pour promouvoir une architecture moderne, un urbanisme à l'échelle de l'homme, mais également le respect du patrimoine.

Il s'agit également de former ou de sensibiliser l'ensemble de la population à la connaissance de son espace quotidien, de ses transformations.

On doit aussi songer aux enfants qui offrent une assistance active aux enseignants qui intègrent la connaissance de l'espace bâti et naturel dans leurs projets pédagogiques et former les professionnels du cadre bâti par des journées thématiques de réflexion et de travail.

Il y a une action de conseil des collectivités locales. Ce rôle de conseil est indispensable dans le cadre de la décentralisation. Les C.A.U.E. fournissent un conseil indépendant, sans tutelle ni intérêt dans la maîtrise d'œuvre, ce qui favorise la qualité des réalisations, l'aménagement et le développement de nos communes. Chaque année, 5 000 à 8 000 communes font appel à la compétence des C.A.U.E. pour définir un programme de bâtiments publics, pour réaliser un cadre de vie, pour prévoir des actions cohérentes ou même pour animer des participations avec les usagers.

Enfin, les C.A.U.E. ont une action de conseil des particuliers, soit pour le choix d'un terrain, soit pour mieux insérer un projet dans un site rural ou urbain.

J'ajoute qu'ils sont un lieu de rencontres, d'échanges, de débats, de concertation où les élus, l'administration, les maîtres d'ouvrage et les professionnels du département se

rassemblent pour développer la qualité du cadre de vie et valoriser les richesses et les particularités d'un département. En effet, les C.A.U.E. se constituent en équipes pluridisciplinaires, regroupements d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes, de géographes, de sociologues, de juristes, d'économistes. C'est là un rôle supplémentaire qui leur échoit dans le contexte nouveau de la décentralisation...

M. le président. Je vous prie de conclure, mon cher collègue.

M. André Fanton. M. Porthault est le spécialiste des discours interminables !

M. Jean-Claude Porthault. ... et du développement local puisque les C.A.U.E. peuvent être les animateurs du développement économique et de la relance de l'emploi qui doit l'accompagner.

Pour accomplir ces missions, les C.A.U.E. sont financés par des subventions de l'Etat, des conseils généraux et par la taxe départementale affectée. Or les propositions budgétaires pour 1987...

M. le président. Si vous pouviez conclure, monsieur Porthault, je vous en serais reconnaissant.

M. Jean-Claude Porthault. ... concernant les subventions aux C.A.U.E. sont en forte baisse puisqu'elles passent de 7,2 millions de francs en 1986 à 4 millions de francs seulement en 1987. Ces subventions concernent, au titre de la péréquation, les C.A.U.E. des départements les plus défavorisés pour lesquels la taxe départementale affectée est inférieure à un million de francs. Cette réduction risque donc d'aboutir à une réduction générale des capacités d'intervention des C.A.U.E. et même à la disparition de certains d'entre eux, notamment dans les départements les plus défavorisés.

Telle est la motivation de notre amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Maurice Ligot, rapporteur spécial. La commission n'a pas été appelée à se prononcer sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Les C.A.U.E. sont globalement efficaces. Cela dit, il était envisagé depuis très longtemps de les faire bénéficier de financements stables. Je ne vois pas en quoi le transfert d'un million de francs provenant des études sur les grands sites et le patrimoine, dont certaines sont conventionnées avec des agences d'urbanisme ou des collectivités, permettrait d'atteindre l'objectif que recherchent les auteurs de l'amendement.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement demande le rejet de cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Charles Revet, contre l'amendement.

M. Charles Revet. Ce serait une erreur effectivement, comme vient de l'indiquer M. le ministre, d'adopter cet amendement.

M. Porthault a fait un plaidoyer pour les C.A.U.E. qui, c'est vrai, accomplissent un travail considérable. Mais, monsieur le ministre, il serait utile que vous précisiez très rapidement la vocation de chacun des organismes d'architectes conseils qui existent dans nos régions et nos départements. Je pense notamment au service des bâtiments de France, qui remplit une mission intéressante à bien des égards, mais parfois très pesante, compte tenu des délais demandés par les architectes pour donner leur avis sur un certain nombre de dossiers, et notamment sur les permis de construire ; pesante aussi en matière financière car, alors qu'ils n'interviennent pas financièrement, ils créent souvent des surcharges, et je pourrais donner des exemples précis. D'ailleurs, j'ai conseillé à certains habitants de ma région de vous transmettre des dossiers pour que vous puissiez trancher vous-même, monsieur le ministre.

Il conviendrait donc de nous éclairer sur ce point, de préciser leurs missions aux architectes des bâtiments de France, dont je ne nie pas la compétence. J'ai d'ailleurs recouru à leurs services dans ma commune, et j'en ai été très heureux. Mais, actuellement, cela va très loin. Dans un département

comme le mien où l'on trouve un bâtiment classé à tous les coins de rue, les architectes des bâtiments de France doivent intervenir partout, avec les inconvénients que j'ai signalés.

Monsieur le ministre, il serait donc nécessaire que vous précisiez la place, la compétence, la responsabilité de chacun.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 106.

(L'amendement n'est pas adapté.)

M. le président. Sur le titre IV de l'état B, M. Goux et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 92, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 2 millions de francs. »

La parole est à M. Jacques Roger-Machart.

M. Jacques Roger-Machart. Cet amendement a pour objet d'appeler l'attention de la représentation nationale sur la diminution de 98 p. 100 dans le projet de budget des aides de l'Etat à l'exploitation du transport aérien commercial, réduction qui traduit un désengagement de l'Etat.

M. Goux aurait aimé défendre lui-même en séance cet amendement. Des engagements impératifs ne lui permettant pas d'être présent ce matin, il m'a demandé d'être son porte-parole pour évoquer la récente ouverture de la desserte des Antilles et de la Guyane à de nouveaux opérateurs, opération qui offre un excellent exemple du désengagement de l'Etat sans organisation, en contrepartie, de la concurrence privée.

Pourquoi voulez-vous, monsieur le ministre, ouvrir la ligne des Antilles-Guyane aux compagnies privées ? Est-ce par simple fidélité à l'idéologie « libérale » qui anime votre Gouvernement ?

Je vous rappelle que, aux Etats-Unis, où l'on a inauguré la politique de déréglementation, on commence à en découvrir les inconvénients : dépôts de bilan, fusions de compagnies, hausses des tarifs pour les usagers après une période, faste mais provisoire, de prix alléchants.

Avez-vous trouvé des raisons propres à la France et à Air France de procéder à cette déréglementation ? Reprenez-vous à votre compte l'accusation de sureffectifs que développent certains affréteurs de charters ? Si oui, donnez-vous vos chiffres. Considérez-vous qu'il existe effectivement des surmaturations ? Si oui, là aussi donnez-nous vos chiffres et expliquez-nous pourquoi l'Etat qui aurait, dans cette hypothèse, fait la preuve de son incapacité à contrôler la dérive des coûts dans une entreprise publique serait mieux à même de contrôler celle des compagnies privées.

Ce nouveau paradoxe majeur n'admet qu'une seule réponse que vous nous donniez sans doute : il faut que la concurrence joue pleinement et permette, par la vertu de cette fameuse main invisible chère aux théoriciens libéraux, d'opérer le contrôle. Soit. Mais, dans la pratique, il ne suffit pas d'invoquer la concurrence et de chanter ses vertus ; il faut aussi l'organiser. Or, monsieur le ministre, ce que vous mettez en place n'est pas la concurrence, mais son contraire.

En effet, s'agissant concrètement de cette ligne reliant la métropole aux Antilles et à la Guyane, la mission d'Air France, entreprise publique, consiste à maintenir les indispensables liens économiques, techniques et humains entre la France métropolitaine et cette partie de la France géographiquement éloignée. Pour cela, il faut que la compagnie assure tous les vols nécessaires pour répondre à la demande. Or celle-ci présente deux caractéristiques majeures. D'abord une forte « saisonnalité » qui augmente considérablement ce que l'on peut appeler les coûts de capacité. Il faut, je crois, lancer environ quatre fois plus de vols en période de pointe qu'en période creuse.

Cette « saisonnalité » de la demande se double d'une seconde caractéristique qui en aggrave les conséquences : la très forte « directionnalité », si je puis m'exprimer dans ce jargon, les vols étant, selon les périodes, correctement remplis à l'aller, mais quasiment vides au retour ou inversement.

Je passe sur d'autres aspects du service public dont vous avez, mes chers collègues, parfaitement conscience.

Dans ces conditions, la manœuvre qui consiste à attribuer, sous prétexte de concurrence, les tranches de trafic rentables à toutes les compagnies qui le souhaitent et à réserver les autres tranches à la seule compagnie nationale - service public oblige - ne relève pas de la bonne concurrence.

Ce que vous proposez n'est que la vieille formule d'un « écrémage de la demande », qui consiste pour une entreprise privée à s'incruster sur un segment de marché dont les coûts

sont réduits, en restant à l'abri d'une compagnie nationale handicapée par ses charges non compensées de service public. C'est là une tricherie économique, la création pure et simple d'une rente de situation. C'est le contraire de la vraie concurrence.

Pourtant les conditions de cette concurrence existent. Il suffit ou bien de généraliser les contraintes de service public ou bien de les neutraliser.

Dans la première hypothèse, la généralisation des charges doit être complète et immédiate, et pas dans trois ans, comme vous l'avez laissé entendre, monsieur le ministre.

L'hypothèse inverse, celle d'un renoncement de l'Etat à toute exigence de service public sur la ligne des Antilles, est d'un point de vue économique parfaitement envisageable. Mais elle suppose que vous preniez vos responsabilités politiques et que vous annonciez la fin de cette contrainte de service public. Dans cette hypothèse, la réglementation deviendrait minimale et les tarifs seraient libres.

On peut enfin envisager des solutions intermédiaires, l'Etat fixant, par exemple, un maximum pour les plus hauts tarifs d'Air France. Mais, en contrepartie de ces contraintes de service public, il compenserait les charges que cela suppose pour l'entreprise nationale.

Je fais, là, référence, monsieur le ministre, à un principe déjà développé en 1967 par M. Nora dans son rapport sur les entreprises publiques, qui veut que, lorsque l'Etat introduit des contraintes de service public, il compense les coûts qui en résultent.

Je conclurai en appelant votre attention, mes chers collègues, sur la gravité de cette situation.

En fait, la compagnie nationale Air France se prépare à faire face à une offensive probablement sans précédent de la concurrence internationale, européenne et américaine, sur de nombreuses autres lignes. Et qu'on se comprenne bien : il ne s'agit plus, là, d'écrémage, mais de vraie concurrence, celle que les vrais libéraux affectionnent, celle qui vise à la concentration et qui passe par l'absorption, la réduction ou la disparition des compagnies concurrentes.

Or votre projet, monsieur le ministre, c'est un risque de charges nouvelles pour le réseau Air France des Antilles qui, s'il devait grever les autres réseaux, diminuerait fatalement, au plus mauvais moment, la capacité de résistance globale de l'entreprise française.

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'aviation civile, la météorologie et la navigation aérienne, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 92.

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas eu à examiner l'amendement de M. Goux.

A titre personnel j'observerai, après la longue explication qui vient d'être fournie par M. Roger-Machart, porte-parole - il l'a dit lui-même - de M. Goux, que cet amendement tend en quelque sorte à rouvrir un débat qui a eu lieu hier sur le problème de l'organisation du transport aérien.

M. Goux exprime son opposition à la politique gouvernementale. Nous le savions, mais nous ne voulons pas rouvrir le débat maintenant.

J'ajouterai, toujours à titre personnel, que la commission ayant adopté les crédits de l'aviation civile, elle aurait certainement rejeté cet amendement qui tend à les réduire.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre chargé des transports. Les crédits dont cet amendement propose la réduction correspondent au respect des engagements de l'Etat au titre du protocole qui a été signé avec Air Inter pour l'exploitation du Mercure.

Mais j'ai cru comprendre, comme vient de le dire le rapporteur, que cet amendement n'était qu'un prétexte pour rouvrir un débat général sur l'organisation du transport aérien.

Je précise que la déréglementation, et surtout la déréglementation prudente et progressive que mène le Gouvernement, ne signifie en aucun cas renoncement à la parole donnée ni, bien entendu, non-respect de la signature de l'Etat.

En ce qui concerne le problème propre aux Antilles, et sans revenir sur l'ensemble du débat, je rappellerai simplement qu'il s'agit d'une ouverture progressive du trafic aux compagnies charters et de la nécessité d'accroître les capacités de transport entre la métropole et l'outre-mer.

S'agissant de l'ouverture progressive, je rappelle que nous vivions dans une situation totalement hypocrite car les Antilles étaient déjà desservies par les compagnies charters, mais à partir de Bruxelles. Les clients allaient de Paris à Bruxelles en autocar et prenaient ensuite un avion de Bruxelles aux Antilles. Il s'agit simplement de rapatrier sur le territoire national le trafic ainsi détourné.

Cette ouverture progressive se fait sous la garantie d'un cahier des prescriptions communes, cahier qui est soumis au conseil supérieur de l'aviation marchande et qui impose de façon graduelle - chacune des étapes étant vérifiée - aux compagnies autres que la compagnie nationale les mêmes obligations de service public : obligation d'assurer la pointe, c'est-à-dire la « saisonnalité » et la « directionnalité », obligation de consentir des tarifs réduits de 50 p. 100 pour les enfants de moins de douze ans et d'assurer les évacuations sanitaires.

La concurrence est donc organisée dans le respect des normes de service public et des droits de souveraineté qui s'appliquent à ce trafic entre la métropole et les départements d'outre-mer.

Pour ce qui est des besoins de capacité, il faut bien voir que, dans la situation antérieure, malgré son hypocrisie, et donc malgré le fait qu'il y avait d'autres moyens de rejoindre les Antilles à partir de Paris via Bruxelles, le monopole consistait à gérer la pénurie. J'ai indiqué hier que, au cours des trois mois de l'expérience qui a été menée - je rappelle que c'est une expérience - le trafic a considérablement augmenté pour la compagnie nationale comme pour les compagnies de charters. Pour le seul mois d'août, la compagnie nationale a vu son trafic augmenter de 13 p. 100 sur les Antilles, pendant que la compagnie Minerve, qui exploite les vols à la demande, enregistrait une augmentation de 53,2 p. 100. Les deux compagnies ont donc accru leur trafic dans des proportions très importantes, ce qui prouve bien que la capacité de sièges offerte à nos compatriotes souhaitant se rendre aux Antilles était jusqu'à présent insuffisante.

Sur les trois mois, l'augmentation de trafic pour la seule compagnie nationale a été de 5,8 p. 100 pour les Antilles et de 6,3 p. 100 pour la Réunion, où le problème est identique. L'expérience qui a été tentée est donc pour l'instant concluante.

Nous avons indiqué que nous en évaluerions les résultats année après année sur trois ans. Rien ne s'oppose, pour l'instant en tout cas, à ce que l'expérience soit poursuivie. Il y a là, au contraire, un exemple de saine concurrence. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

Je conclus bien entendu au rejet de l'amendement déposé par M. Goux et défendu par M. Jacques Roger-Machart.

M. le président. Monsieur Roger-Machart, retirez-vous l'amendement ?

M. Jacques Roger-Machart. Oui, monsieur le président. Cet amendement - M. le ministre l'a compris - avait pour but de lui donner l'occasion de nous expliquer le point de vue du Gouvernement à la suite des critiques que j'avais développées.

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. C'est bien ce que j'avais dit !

M. Jacques Roger-Machart. Je retire l'amendement.

M. Alain Glotteray. Très bien !

M. le président. L'amendement n° 92 est retiré.

Sur le titre IV de l'état B, MM. Martinez, Baeckeroot, Descaves, Mégret, et les membres du groupe Front national (R.N.) ont présenté un amendement, n° 96 rectifié, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 3 460 000 000 francs. »

La parole est à M. Pierre Descaves.

M. Pierre Descaves. Cet amendement a un caractère indéfini.

Je ne surprendrai pas M. Douffiagues si j'estime que les versements effectués au profit de la S.N.C.F. sont très élevés, car j'ai noté, dans une publication de mon collègue Charité, qu'il s'était lui-même étonné de la rallonge financière nécessaire aux 400 000 retraités de la S.N.C.F.

Monsieur le ministre des transports, les tarifs des services publics doivent correspondre aux coûts réels et il est anormal qu'un service public puisse, grâce à des subventions de toutes sortes, concurrencer de façon déloyale avec les transporteurs routiers, voire les transporteurs aériens - mais, dans ce dernier cas, le problème n'est pas exactement identique.

Le total des diverses aides attribuées à la S.N.C.F. s'élève à 33,5 milliards de francs, dont 1,5 milliard seulement pour compensation des tarifs sociaux. Reste une charge de 32 milliards de francs, qui, sur 21 millions de foyers fiscaux, représentera en moyenne 1 510 francs par foyer en 1987. Ce qui est énorme.

Comparons ce chiffre à ce que payent les contribuables au titre de l'impôt sur le revenu. On constate que 65 p. 100 des contribuables, c'est-à-dire 9 800 000 foyers fiscaux, payent 31 milliards de francs d'impôt sur le revenu. Par conséquent, la charge des aides à la S.N.C.F. équivaut au total des impôts sur le revenu acquittés par plus des deux tiers des contribuables.

Puisque « gouverner c'est choisir », ne croyez-vous pas qu'il faudrait revoir les tarifs de la S.N.C.F., comme d'ailleurs des autres services publics ? Ne serait-il pas préférable d'exonérer les contribuables les plus modestes, d'autant que dans ces deux tiers de contribuables se trouvent les plus petits ? Cela leur permettrait d'être tranquilles en fin d'année, de ne pas avoir à faire des déclarations, à subir des contrôles et à se heurter à maintes complications. Et Dieu sait qu'elles sont nombreuses dans le domaine fiscal - certains d'entre nous sont bien placés pour le savoir.

Monsieur le ministre, compte tenu de ce que vous avez vous-même écrit - et dont, par la suite, nous n'avons pas entendu parler - j'aimerais savoir si vous avez décidé de faire quelque chose dans ce domaine (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

M. le président. La parole est à M. Michel Barnier, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les services communs et les transports terrestres, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 96 rectifié.

M. Michel Barnier, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement. Je formulerai néanmoins quelques brèves observations.

Monsieur Descaves, la S.N.C.F. a déjà réalisé un effort - qui va dans le sens souhaité par le Gouvernement - vers la vérité des prix et des tarifs imposés aux usagers. M. le ministre vous l'expliquera mieux que moi.

Mais il n'est pas de pays moderne qui n'apporte un concours public aux entreprises de transport ferroviaire.

Je prendrai un exemple proche de nous : l'Allemagne fédérale. L'Etat y apporte un concours de 9,5 milliards de deutsche Mark, soit environ 30 milliards de francs, à la Bundesbahn. Et à ces subventions d'exploitations, il conviendrait d'ajouter des subventions et concours à l'investissement.

Si l'on poursuivait votre logique jusqu'à l'absurde, on en viendrait à supprimer le budget public des routes ou des voies navigables, et à imposer des péages sur les routes et les voies navigables. Je ne pense pas que vous le souhaitiez.

M. Pierre Descaves. Cela se fait déjà !

M. Michel Barnier, rapporteur spécial. Si c'est cela que vous envisagez, dites-le clairement ! Cela pourra faire l'objet d'un débat intéressant.

Cela dit, le rapporteur spécial de la commission des finances considère que le concours apporté par l'Etat à la S.N.C.F. est marqué par un souci de rigueur et qu'il est indispensable au respect du contrat de Plan.

En outre, il permet de compenser le coût des emprunts nécessaires à certaines grandes réalisations comme le T.G.V. Sud-Est.

Voilà pourquoi, à titre personnel, je souhaite le rejet de cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre chargé des transports. Il est, certes, nécessaire d'engager une réflexion sur l'avenir de la S.N.C.F., sur son organisation et sur ses modes de gestion, notamment sur les tarifs. Je l'ai dit et je le répète. Le débat est ouvert. Je souhaite qu'il aboutisse à des propositions concrètes et posi-

tives en 1989. Car, pour la période 1985-1989, l'Etat est lié à la S.N.C.F. par un contrat de Plan. Le concours exceptionnel à la S.N.C.F. qui figure au projet de budget de 1987 est strictement conforme à ce contrat de Plan. C'est le simple respect des engagements de l'Etat.

Je souhaite donc que cet amendement soit retiré - ou rejeté.

M. le président. La parole est à M. Pierre Descaves.

M. Pierre Descaves. Je prends acte de vos propos, monsieur le ministre. Bien entendu, nous sommes tout à fait d'accord pour une concertation dans la voie que vous avez indiquée.

Dans ces conditions, je retire cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 96 rectifié est retiré.

Sur le titre V de l'état C, Mme Sicard et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 100, ainsi rédigé :

« Réduire les autorisations de programme et les crédits de paiement de 2 millions de francs. »

La parole est à Mme Odile Sicard.

Mme Odile Sicard. Cet amendement part du constat d'une sous-consommation, tant en 1985 qu'en 1986, d'une part des crédits.

Or, reconduire en totalité des crédits, notamment d'étude - certes à encourager, mais dont on sait par expérience qu'une part ne sera pas réellement utilisée - est une façon de diminuer, en fait, la part du budget vraiment consacrée aux études qu'il faudrait pourtant mener.

Si telle n'est pas la volonté du Gouvernement et si M. le ministre veut au contraire encourager la réalisation d'études relatives aux politiques locales de l'habitat, à une meilleure connaissance du parc existant et de son utilisation, à une évaluation des modalités d'action de la collectivité sur l'urbanisme et à la mise en œuvre des principes d'aménagement, pourquoi prévoir dans le budget une diminution de 25 p. 100 de la participation de l'Etat au fonctionnement des agences d'urbanisme ?

Le 25 septembre dernier, monsieur le ministre, en présentant vos projets budgétaires, vous avez déclaré : « La qualité de l'urbanisme est devenue une condition essentielle de la réussite économique et sociale d'une ville comme d'un pays et ne peut-être conçue et gérée qu'au niveau local. »

Le niveau local, ce n'est pas seulement celui des grandes villes, à propos desquelles vous avez déclaré, hier, que des contrats complémentaires pourraient être passés avec des agences afin de remédier aux difficultés temporaires dues à la diminution des subventions. Nous craignons, nous, que ces difficultés, que vous reconnaissez, ne tendent à devenir définitives.

Les agences d'urbanisme travaillent également pour des petites communes, dans le cadre d'agglomérations - entendues heureusement au sens large car ces agences sont souvent indispensables à la réalisation d'un aménagement coordonné. Elles sont un outil d'analyse de l'urbanisation que connaissent nombre de communes naguère rurales. Elles participent à l'élaboration du document et à la réalisation des études.

Nul ne conteste que la spécificité des agences d'urbanisme leur permette, sans concurrence aucune avec les D.D.E., dont elles sont au contraire complémentaires, d'aider les communes à prendre conscience de la complexité des problèmes que pose l'urbanisme et à y faire face, en mettant à leur disposition une expérience qui date, pour certaines, de plus de quinze ans.

Il est vrai que des ressources sont fournies aux agences par des contrats avec des maîtres d'ouvrage et qu'elles reçoivent des subventions des collectivités locales pour leur programme. Mais les subventions de l'Etat représentant actuellement près de 30 p. 100 de leur budget, et il est évident qu'elles ne peuvent pas être diminuées du quart sans que soient mises en péril certaines missions.

Vous estimiez aussi, hier, que les agences devraient augmenter leur productivité. Mais elles ont déjà, en général, développé leurs prestations avec des moyens constants, notamment en personnel, dont les frais représentent plus de 80 p. 100 de leur budget.

Dans votre logique libérale, les agences devront-elles vendre à l'Etat leurs travaux de recherche ?

Par ailleurs, faudra-t-il demander aux collectivités locales de se substituer à l'Etat en opérant un transfert de charges ? Celles-ci ne pourront pas l'accepter. Et la réduction de l'activité des agences d'urbanisme risque d'avoir des effets économiques désastreux au moment même où la décentralisation confère aux collectivités locales de nouvelles responsabilités de développement et d'aménagement.

C'est pourquoi, monsieur le ministre de l'équipement, au nom du groupe socialiste, je vous demande de trouver une solution qui maintienne la subvention de l'Etat aux agences d'urbanisme au lieu de la réduire de 15 millions de francs, comme vous le proposez.

Notons que 15 millions de francs, cela représente trois ou quatre kilomètres d'autoroute.

Mon amendement permettra de rendre disponibles 2 millions de francs dont on peut penser qu'ils ne seront pas utilisés sur leur ligne budgétaire. Mais, bien évidemment, je propose cela à défaut d'une meilleure solution, que seul le Gouvernement peut envisager, car lui seul peut abonder des 15 millions nécessaires sa participation aux agences.

Si celle-ci ne devait pas être abondée du montant que je propose, je retirerais cet amendement, qui deviendrait sans objet.

M. André Fanton. Ce n'est pas un amendement indicatif !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

M. Maurice Ligot, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas examiné cet amendement.

Le Gouvernement a déjà exposé ses intentions sur les agences d'urbanisme, et je le laisse s'expliquer.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je me suis expliqué sur ce point, hier, en réponse à M. Rigaud.

Compte tenu des déséquilibres entre les villes, nous examinerons au cas par cas la situation des agences d'urbanisme qui passeront avec l'Etat un contrat sur les objectifs qui sont les nôtres - comme l'augmentation de l'offre foncière ou l'amélioration de la sécurité routière - de façon à compenser, pour partie, la baisse des crédits qui leur sont alloués.

Je souhaite donc substituer à la dotation globale des accords au cas par cas avec les agences d'urbanisme capables de contracter sur ces deux objectifs : accroissement de l'offre foncière et amélioration de la sécurité routière.

Je demande à l'Assemblée de repousser cet amendement.

M. le président. La parole est à Mme Odile Sicard.

Mme Odile Sicard. Puisque la participation de l'Etat au fonctionnement des agences d'urbanisme n'est pas abondée, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 100 est retiré.

Sur le titre V de l'état C, M. Roger-Machart et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 111, ainsi rédigé :

« Réduire les autorisations de programme de 700 000 francs. »

La parole est à M. Jacques Roger-Machart.

M. Jacques Roger-Machart. Cet amendement s'applique, dans la section « IV Transports. 2. Aviation civile », au chapitre 63-20.

Jusqu'à cette année, ces crédits étaient intitulés : « Aides aux entreprises en matière de recherche ». Cette année, la terminologie a été modifiée.

En fait, le Gouvernement entend supprimer toutes les aides aux entreprises.

Mais, alors, poussons jusqu'au bout cette logique et supprimons l'aide accordée aux entreprises - malgré la nouvelle appellation des crédits - pour les travaux d'étude, de recherche et de développement aéronautique.

Nous avons déjà abordé ces problèmes hier, et je vous ai interrogé sur les nouveaux programmes aéronautiques : l'A-330 et l'A-340 de la famille Airbus ; le CFM 56-5, moteur destiné à équiper ces avions ; l'A.T.R. 72, avion de transport régional, destiné à succéder à l'A.T.R. 42, actuellement en

fabrication. Vous m'avez répondu que l'Etat faisait des efforts. Je vous ai objecté qu'ils me paraissaient inférieurs aux besoins et j'ai souligné le désengagement actuel de l'Etat.

Ce désengagement est encore plus net pour la recherche et développement, où les crédits diminuent de 26 p. 100 en autorisations de programme et de 9 p. 100 en crédits de paiement. L'an dernier - notre collègue Fourré le rappelait hier - ils avaient augmenté de 26 p. 100 en autorisations de programme et de 31 p. 100 en crédits de paiement.

Alors que nous avons fait un effort d'engagement de l'Etat pour préparer l'avenir de l'aéronautique, vous organisez, vous, le désengagement de l'Etat. Vous organisez la fuite devant l'avenir.

L'aéronautique, monsieur le ministre, est un domaine où les risques économiques sont considérables. Il n'est pas raisonnable de laisser aux seuls constructeurs la responsabilité de prendre ces risques. Il est indispensable que l'Etat en prenne sa part, sous la forme, notamment, d'une plus large participation financière aux dépenses de recherche et de développement.

Cet amendement résulte, bien sûr, d'un raisonnement par l'absurde. Comme en mathématiques, il pousse une hypothèse à l'extrême pour en démontrer l'impossibilité. En l'occurrence, je pousse votre démarche jusqu'à l'absurde, c'est-à-dire jusqu'à l'abandon de toute subvention à la recherche et au développement, de façon à démontrer la nécessité d'un engagement plus grand de l'Etat dans la construction aéronautique, pour préparer l'avenir d'une industrie indispensable à l'équilibre de notre balance des paiements et, d'une façon plus générale, l'avenir de l'industrie française.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas examiné cet amendement. Je m'exprimerai donc à titre personnel.

J'ai exposé, hier, le problème de la construction aéronautique. J'ai souligné que sa rentabilité était aléatoire et qu'elle était de toute façon à long terme.

C'est, semble-t-il, le raisonnement de M. Roger-Machart lui-même, qui vient d'avouer que son amendement était, selon ses propres termes, un « amendement par l'absurde ».

Plusieurs députés du groupe socialiste. Pas du tout !

M. Jacques Roger-Machart. J'ai parlé de « raisonnement par l'absurde » !

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Certains programmes doivent encore être aidés, notamment ceux dont M. Roger-Machart voudrait, d'une façon absurde, supprimer les crédits.

Je n'aurai pas la cruauté de dire que cet amendement ne tend pas à créer une réduction effective de charges et qu'il n'aurait pas dû, normalement, échapper aux foudres de l'article 40 de la Constitution.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre chargé des transports. M. Roger-Machart a lui-même souligné le caractère absurde de son amendement. Cela m'évitera de le faire. (*Murmures sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jacques Roger-Machart. Il y a beaucoup d'hypothèses en mathématiques ! (*Sourires.*)

M. le ministre chargé des transports. J'ai effectivement déclaré hier qu'il convenait d'impliquer davantage les entreprises dans l'effort de recherche, dans la mesure où elles bénéficient elles-mêmes de certaines retombées. Mais il n'a jamais été question de désengager l'Etat dans ce domaine.

J'ai même souligné la nécessité de participations actives de l'Etat au développement des programmes aéronautiques futurs.

Or, monsieur Roger-Machart, les chiffres que vous avez avancés font masse du déroulement des programmes en cours et du lancement des programmes futurs. Je vous garantis que, s'agissant de la préparation de l'avenir, c'est-à-dire des études et recherches, les développements technologiques - que ce soit pour les moteurs ou pour les programmes Airbus A-330 et A-340 - bénéficient d'une augmentation des crédits, puisque les autorisations de programme passent de 284 000 000 à 340 300 000 francs et les crédits de paiement de 315 000 000 à 391 300 000 francs.

En tout état de cause, la participation active des finances publiques au développement de l'industrie aéronautique est parfaitement établie.

Si, poussant le raisonnement à l'absurde, l'Assemblée adoptait cet amendement, cela signifierait que l'O.N.E.R.A., l'office national d'études et de recherches aérospatiales, devrait renoncer à la grande soufflerie cryogénique, permettant de simuler les conditions aérodynamiques des gros porteurs, qui fait actuellement l'objet d'une coopération européenne. Or c'est un domaine dans lequel l'Europe est particulièrement en retard sur les Etats-Unis. Ce serait le comble de l'absurde !

M. le président. Monsieur Roger-Machart, retirez-vous votre amendement ?

M. Jacques Roger-Machart. Oui, monsieur le président, Mais je tiens tout de même à indiquer à M. le ministre que je ne globalisais pas les crédits dans les chiffres que j'ai fournis et que M. Labbé a lui-même reconnu leur insuffisance.

M. le président. L'amendement n° 111 est retiré.

Sur le titre V de l'état C, M. Carcelet et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 93, ainsi rédigé :

« Réduire les autorisations de programme de 36 millions de francs. »

La parole est à M. Michel Carcelet.

M. Michel Carcelet. Cet amendement, qui tend à réduire de 36 millions de francs les autorisations de programme dans le budget des voies navigables, vise, en fait, l'opération de mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent-sur-Seine.

Le budget des voies navigables confirme une fois de plus le peu d'intérêt que l'Etat manifeste à ce mode de transport, ce qui entraîne deux types de réaction : ou bien la lassitude, pour ceux qui se disent qu'on n'y arrivera jamais, ou bien la colère. Colère de ceux qui comparent le développement des voies fluviales chez nos voisins de l'Europe du Nord à la modicité, à la médiocrité de notre propre réseau. Colère des responsables économiques qui comparent les coûts de transport par voie d'eau aux coûts de transport par le rail ou par la route. Colère des élus envers qui des engagements ont été pris, qui ne seront pas tenus. Colère, enfin, des bateliers dont l'outil de travail n'est plus concurrentiel par manque d'entretien et d'équipements nouveaux.

La médiocrité de votre budget vous a conduit, monsieur le ministre, à consacrer la totalité des fonds disponibles à l'entretien du réseau existant.

Je comprends bien vos motivations, car il y a beaucoup à faire dans ce domaine. Toutefois, cette politique du tout ou rien vous conduit à renoncer à entreprendre des travaux en faveur de nouveaux équipements, lesquels sont relativement peu onéreux mais cependant indispensables puisqu'ils permettraient de parachever des programmes déjà réalisés à 90 p. 100.

Cet amendement vise donc à montrer l'intérêt que je porte à la poursuite des travaux engagés. A travers un exemple précis, celui de la mise à grand gabarit de la Seine, je voudrais appeler votre attention sur les retombées économiques favorables d'un tel projet et donc sur la nécessité de poursuivre l'équipement de nos fleuves. Située au cœur d'une importante région céréalière, la ville de Nogent est également le siège d'une centrale électronucléaire qui entrera en service l'année prochaine. Le port de Nogent a été longtemps le deuxième port fluvial céréalier français. Hélas ! les péniches qui peuvent accéder à ses quais sont du même gabarit que celles que j'ai connues quand je portais encore des culottes courtes, c'est-à-dire qu'il s'agit de péniches de 250 tonnes, que l'on ne peut même plus charger totalement à cause du manque d'entretien du fleuve. Désormais l'essentiel du trafic s'effectue donc par la voie ferrée.

La mise à grand gabarit de la Seine s'est arrêtée à quelques dizaines de kilomètres, un petit peu avant Bray. L'essentiel du cours aménageable de la Seine a été traité. Il est donc nécessaire de mener l'opération à son terme.

D'ailleurs ces travaux ont été inscrits au schéma directeur des voies navigables entériné par décret en 1985. Une autorisation de programme de 36 millions de francs avait été prévue par le secrétariat aux transports à la fin de l'année dernière, laquelle devait permettre d'entreprendre une pre-

mière tranche de travaux d'un montant de 155 millions de francs, l'Etat prenant à sa charge 75 p. 100 de la dépense et le reste étant partagé entre les différentes collectivités territoriales.

Vous comprendrez, monsieur le ministre, combien votre décision de renoncer à la poursuite de ce programme peut susciter de déceptions. Les regrets sont d'autant plus vifs que la mise en service prochaine de la centrale nucléaire de Nogent s'accompagne de grands projets de développement agro-industriels. Toute notre région se mobilise afin que la procédure d'après-chantier nucléaire exploite au maximum les possibilités d'expansion économique - réseau de vapeur, usine d'éthanol, usine d'amidon. Tous ces projets utiles à l'économie de notre région mais également indispensables pour notre économie nationale, échoueraient-ils parce que le Gouvernement renoncerait à achever les travaux de mise à grand gabarit de la Seine ? Je ne peux le croire, monsieur le ministre.

C'est pourquoi je vous présente cette proposition d'amendement budgétaire. Si vous acceptez d'inscrire dans vos décisions budgétaires les 36 millions de francs que votre prédécesseur avait prévus en autorisation de programme, vous marquez la volonté du Gouvernement de ne pas renoncer au développement de notre réseau de voies fluviales et vous rendez confiance à tous ceux qui, sur le terrain, veulent bâtir la France de demain. Mais si vous maintenez votre décision de ne plus lancer les travaux d'aménagement de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, je propose à la représentation nationale, dans un souci de clarté budgétaire, de supprimer 36 millions de francs d'autorisation de programme.

J'espère que vous pourrez d'ailleurs, monsieur le ministre, nous donner les conclusions du rapport que vous avez sollicité sur l'étude de ce projet.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Barnier, rapporteur spécial. Il y a quelque paradoxe, monsieur Carcelet, à proposer, tout en remettant en cause la politique conduite dans ce domaine par le Gouvernement, la suppression d'un montant indicatif de 36 millions de francs de crédits, alors même qu'en 1986, ces crédits, contrairement à ce que vous croyez, n'étaient pas inscrits dans le budget.

M. Pierre Fargues. Il n'y a pas d'autre méthode, vous le savez !

M. Michel Barnier, rapporteur spécial. Selon les informations en ma possession, en 1986, contrairement à 1985, aucun crédit n'était inscrit au budget pour la liaison Bray-sur-Seine - Nogent-sur-Seine. Votre gouvernement, messieurs les socialistes, avait donc lui-même renoncé à l'inscription des crédits nécessaires à cette tranche de travaux. Au-delà de toute polémique, voilà une bonne raison de rejeter cet amendement.

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. Je ne reviendrai pas sur l'observation strictement budgétaire de M. le rapporteur spécial. Toutefois, je serais tenté de signaler à M. Carcelet qu'il aurait pu appliquer à son amendement les mêmes appréciations que celles que M. Roger-Machart avait appliquées au sien, puisqu'il s'agit, en vérité, par cet amendement, de faire en sorte que rien ne soit entrepris sur la liaison Bray-Nogent.

J'ai déjà eu l'occasion d'indiquer hier que le développement, voire la survie du trafic fluvial, nécessitait non seulement des travaux d'infrastructure, mais parallèlement et peut-être prioritairement des changements de comportement de la part de la profession. En cette matière, un effort est d'ailleurs engagé, en particulier avec les représentants de la batellerie artisanale.

S'agissant des infrastructures, une priorité absolue a été donnée, parce que c'était la sagesse, à la sauvegarde et à la restauration du réseau existant. Cependant, il n'a jamais été question d'abandonner tout espoir de pouvoir réaliser de nouvelles opérations, notamment pour ce qui est de la mise à grand gabarit de la liaison Bray-Nogent et éventuellement du détournement du pont de Mâcon.

Ainsi que je l'ai déjà indiqué, j'ai demandé à M. Leclercq, ingénieur général des ponts et chaussées, de procéder à une étude de rentabilité de ces opérations. Je n'en ai pas encore

les résultats définitifs, mais je possède déjà certains éléments de réponse. Cela dit, la somme de 36 millions de francs ne correspond pas à grand-chose - cela ne correspond même pas à une tranche fonctionnelle - puisque la mise à grand gabarit de la totalité de la liaison Bray-Nogent représente un coût de l'ordre de 600 millions de francs. J'ajoute qu'un projet réduit à été évalué à 170 millions. Nous savons déjà, et je vous fournirai les chiffres dès qu'ils me seront communiqués, que ce projet réduit serait très médiocrement rentable.

Le Gouvernement précédent avait d'ailleurs dû se rendre compte de la disproportion entre les sommes puisqu'il n'avait pas jugé nécessaire de réinscrire au budget de 1986 les autorisations de programme destinées à ce projet.

On peut donc s'interroger sur les conditions dans lesquelles pourrait être réalisée cette opération.

Cela dit, le fait de vouloir la suppression d'un crédit de 36 millions de francs ou d'empêcher le report éventuel des ces autorisations de programme constitue la meilleure façon de tuer tout espoir de réaliser un jour la liaison Bray-Nogent. Dans l'hypothèse où nous pourrions entreprendre quelque chose, il ne faut absolument pas réduire les crédits, déjà misérables - je le reconnais, de la même façon que mes prédécesseurs l'ont reconnu - affectés aux voies fluviales. C'est la raison pour laquelle, monsieur Cartelet, je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement.

M. Michel Carterot. Je demande la parole.

M. le président. Est-ce pour retirer votre amendement, monsieur Cartelet ?

M. Michel Cartelet. Non, monsieur le président. Je souhaiterais répondre à M. le ministre.

M. le président. Dans ces conditions, je ne vous donne pas la parole, car je suis tenu de faire respecter la procédure. La parole est à M. Didier Julia, contre l'amendement.

M. Didier Julia. Messieurs les ministres, mes chers collègues, c'est parce que je suis attaché au développement des transports fluviaux, à la poursuite de la mise à grand gabarit de la Seine, que je suis contre cet amendement de réduction de crédits.

La mise à grand gabarit de la Seine de Bray - et même un peu avant - à Nogent a un double intérêt et présente un caractère d'urgence.

Le premier intérêt, qui a déjà été exposé, est de favoriser le développement des transports fluviaux pour les matières pondéreuses, ce qui permettrait d'éviter à nos routes, qui ne sont pas adaptées à ce type de transport, d'être défoncées.

Le deuxième intérêt de cette opération - et c'est là que se situe l'urgence - est lié à la construction du barrage de l'Aube, appelé « barrage Aube », lequel va avoir pour conséquence de provoquer des inondations considérables de part et d'autre de la Seine. La mise à grand gabarit, notamment sur un petit secteur - on pourrait commencer du lieu dit La Grande Bosse jusqu'à Bray-sur-Seine -, permettrait non seulement aux bateaux d'accéder à Bray, en attendant d'aller jusqu'à Nogent, mais aussi d'éviter les débordements de la Seine sur les terres agricoles, surtout si l'on relie les carrières entre elles afin d'en faire des déversoirs naturels.

L'Etat a intérêt à amorcer les travaux pour bien montrer qu'il ne se désintéresse pas de la mise à grand gabarit de la Seine. Cette opération pourrait se faire sur les 3,5 kilomètres qui séparent le lieu dit La Grande Bosse jusqu'à Bray, ce qui permettrait aux bateaux de remonter un peu plus la Seine.

Selon vous, monsieur le ministre, les bateliers et les gens de la profession doivent changer de comportement. Pour ma part, j'estime que le ministre responsable doit aussi changer le sien. Il est en effet anormal que les transports pondéreux de charbon à destination de la centrale de Vernou soient effectués par la S.N.C.F., et ce à perte, et que les communes et le département soient obligés ensuite de payer la réparation des routes. Les transports pondéreux doivent passer par leur voie naturelle, qui est la voie d'eau.

Je vous rappelle que la batellerie connaît une crise épouvantable. J'ai visité les bourses d'affrètement de la région Ile-de-France. Eh bien, ce ne sont pas des dizaines, mais des centaines de bateaux qui attendent ; en quelque sorte, ils sont au « chômage ».

Une politique dynamique de la voie d'eau doit être conduite. Il faut prévoir la modernisation et l'extension des voies navigables. Par conséquent, le projet de liaison Bray-Nogent ne peut pas être renvoyé aux calendes grecques. Ces

travaux doivent être amorcés à la fois pour lutter contre les inondations de l'ensemble de La Bassée - ce qui, au demeurant, permettra d'éviter que les agriculteurs perdent leurs récoltes et réclament ensuite des compensations financières au titre des dommages subis en raison de catastrophes naturelles - et pour permettre aux bateaux d'accéder à ce port naturel que constitue Bray-sur-Seine.

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. Je ferai trois brèves remarques.

Premièrement, le fait pour la S.N.C.F. d'être obligée d'équilibrer ses comptes à partir de 1989 devrait la conduire à ne pas effectuer des transports à perte. Cette transformation très sensible de la position de l'administration n'est d'ailleurs pas une nouveauté, puisque cette obligation figure dans le contrat passé en 1985 entre l'Etat et la société nationale.

Deuxièmement, l'ampleur de la crise que traverse la batellerie est un phénomène connu. C'est pourquoi des crédits sont inscrits dans ce budget en faveur de la poursuite du plan économique et social pour la batellerie. Nous avons d'ailleurs des discussions permanentes avec les représentants de l'artisanat et des armateurs. Le Gouvernement est donc conscient de la nécessité de poursuivre un effort de modernisation concertée de ce secteur économique et professionnel.

Troisièmement, l'étude que j'ai demandée à M. Leclercq pour déterminer la rentabilité éventuelle des différentes possibilités de mise à grand gabarit de la liaison Nogent-Bray, montre bien l'intérêt que le Gouvernement porte à la réalisation, dès que possible, de tout ou partie de cette opération.

M. le président. Monsieur Cartelet, souhaitez-vous retirer votre amendement ?

M. Michel Cartelet. Oui, monsieur le président.

Monsieur le ministre, vous avez très bien compris l'intérêt que je porte à la réalisation de ce projet. Aussi ai-je présenté cet amendement pour vous rendre sensible à l'urgence qu'il y a à réaliser cette opération. Je constate que vous avez réclamé une étude supplémentaire, qui viendra compléter un ensemble d'études déjà anciennes. J'ajoute que M. Julia a pratiquement tenu le même discours que le mien sur l'intérêt et l'urgence de cette réalisation.

Cela étant, je retire mon amendement, en souhaitant, monsieur le ministre, que vous nous fassiez part très prochainement de l'engagement de l'Etat dans ce domaine ! D'ailleurs, je vais communiquer à M. Barnier une copie de la lettre de M. le préfet de la région Champagne-Ardenne confirmant cet engagement de l'Etat.

M. le président. L'amendement n° 93 est retiré.

L'amendement n° 112 de M. Roger-Machart a été retiré.

Sur le titre VI de l'état C, M. Alain Richard et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 110, ainsi rédigé :

« Réduire les autorisations de programme de 44 500 000 francs. »

La parole est à M. Alain Richard.

M. Alain Richard. Par cet amendement, il s'agit de convaincre le Parlement et le Gouvernement de revenir à la continuité des contrats de développement en matière de transports publics urbains, plutôt que d'introduire la notion nouvelle et quelque peu baroque de contrat de productivité, qui d'ailleurs ne se retrouve pas dans les états budgétaires. Un problème de cohérence risque de se poser, d'où mon amendement.

Cette tentative de mutation montre bien la contre-priorité dont souffre, dans ce projet de budget pour 1987, les transports publics urbains. Certes, il faut concéder au ministre de l'équipement la progression substantielle des crédits en faveur des routes. Toutefois, il est dommage que, par une opération de vases communicants, il y ait une réduction des crédits de paiement permettant le développement des transports publics urbains.

Je ne reprends pas le débat sur l'emploi qu'a introduit le ministre de l'équipement à ce sujet car ce débat est en partie biaisé. Il me paraît un peu hâtif de déduire d'une variation quelconque du chiffre d'affaires de ces activités une variation du nombre des emplois. Le ministre sait bien mieux que la plupart d'entre nous que les réductions d'emplois qui sont

intervenues au cours des dernières années, aussi bien dans les travaux publics que dans le bâtiment, avaient largement autant un caractère d'adaptation structurelle qu'un caractère d'ajustement conjoncturel. J'observe d'ailleurs qu'il a eu la prudence de ne jamais évoquer une remontée du nombre des emplois dans ces secteurs car ce serait, me semble-t-il, une prévision quelque peu hâtive.

Parlons plutôt de compétitivité que d'emplois, s'agissant des retombées économiques de ces opérations. Cela dit, je constate que l'année où les crédits affectés au secteur routier sont en hausse, les crédits de paiement destinés aux transports publics sont en baisse !

Le rapporteur pour avis a fait un excellent travail pour préciser les moyens concrets d'intervention : en 1986, si l'on ajoute le F.S.G.T. aux crédits de paiement, on atteint la somme de 736 millions de francs ; en 1987, si l'on additionne les crédits de paiement et les reliquats du F.S.G.T., on obtient la somme de 693 millions de francs. On constate donc une diminution de 6 p. 100 en valeur et de 8 p. 100 en volume.

S'agissant du fonctionnement, lequel n'est d'ailleurs pas visé par mon amendement, les restrictions apportées aux subventions - et j'évoque essentiellement le cas de la région parisienne - se traduisent par un risque de baisse de qualité. Bien entendu, vous prévoyez un « rattrapage tarifaire ». Mais, à cet égard, vos intentions ne sont pas très claires : vous avez parlé d'une augmentation supérieure de 2 p. 100 au taux de l'inflation, mais vous avez procédé, en mai 1986, à une augmentation beaucoup plus forte, en tout cas pour la carte orange. Par ailleurs, si on se limite à une hausse de 2 p. 100 en valeur, la recette supplémentaire sera inférieure aux réductions de subventions auxquelles vous procédez pour 1987, et il y aura une baisse globale de recettes.

Donc, même si l'on enregistre un gain de productivité, comme cela a toujours été le cas, il faudra aussi se résoudre à une baisse de la qualité. Vous savez très bien, messieurs les ministres, qu'une baisse de la qualité des transports publics dans les grandes agglomérations entraîne le développement de l'utilisation des transports individuels et, par conséquent, un risque supplémentaire de saturation des infrastructures routières, y compris celles qui sont encore en projet.

En ce qui concerne l'investissement, l'effet concret de la réduction, laquelle est symbolisée par le passage du contrat de développement au contrat de productivité, se traduira par l'aboutissement plus tardif de grandes opérations.

Sous les précédentes législatures, j'ai toujours essayé d'associer dans mes interventions les transports publics de l'Île-de-France et ceux des grandes agglomérations de province, car les problèmes qui se posent sont les mêmes : en effet, des opérations comme la connexion au R.E.R. des lignes de Cergy et Poissy ou l'ouverture de la ligne Vallée de Montmorency-Invalides concernent chacune près d'un million d'habitants, et les opérations comme celles du métro de Toulouse ou du réseau de tramway de Nantes touchent chacune un demi-million d'habitants. Or les ralentissements de paiement auxquels le Gouvernement procède pour 1987 risquent de reporter d'une année ou d'une année et demie le terme de certaines de ces opérations.

J'aimerais d'ailleurs que vous nous indiquiez les échéances de réalisation que vous prévoyez compte tenu des réductions de paiement programmées pour 1987. Il me semble que l'efficacité économique de ces opérations est la même, qu'il s'agisse de routes ou de transports publics. Du point de vue de l'attractivité, de la qualité de vie dans les villes, il y a intérêt à ne pas ralentir ces opérations. Du point de vue de la compétitivité globale de notre économie, celles-ci valent bien les opérations routières et donc elles n'auraient pas dû être sacrifiées.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Barnier, rapporteur spécial. La commission n'a pas eu à examiner cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre chargé des transports. J'ai craint, en lisant cet amendement et en entendant le début de l'intervention de M. Richard, que celui-ci ne me cherche une querelle sémantique. (Sourires.)

Il n'est pas question de supprimer les contrats de développement. Il s'agit simplement d'en modifier les conditions d'attribution de façon à assurer une meilleure prise en

compte de la productivité, en intégrant les tarifs, la fréquentation, le régime de travail des personnels et la qualité de l'offre.

Un bon système de transports en commun ne peut être qu'un système de qualité. Nous estimons que, parallèlement au développement de la quantité de transport, il convient d'améliorer l'offre. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai parlé de contrats de développement qualitatifs, en répondant hier à M. Chénard.

Vous ne pouvez donc nourrir aucun doute sur la volonté du Gouvernement de développer les transports en commun de province.

En ce qui concerne les transports parisiens, j'ai indiqué que les augmentations tarifaires devraient être résolues, mais modérées et progressives. J'ai émis le souhait - mais la décision ne relève pas de ma seule compétence - que la hausse soit de deux points supérieure à celle de l'inflation en année pleine, c'est-à-dire au 1^{er} janvier. Si, l'année dernière, nous avons dû augmenter les tarifs de 8 p. 100 au 1^{er} mai, c'est parce que le gouvernement précédent avait reporté la nécessaire augmentation du mois de juillet jusqu'après le 16 mars ; je ne veux cependant pas rouvrir ce débat.

Par ailleurs, je confirme que les métros et tramways de province prévus dans les contrats de Plan - y compris le métro de Toulouse, qui n'était pas prévu dans un contrat de Plan mais avait en quelque sorte fait l'objet d'un engagement additionnel du précédent Premier ministre - seront mis en service aux dates prévues.

Pour la région parisienne, j'ai indiqué qu'il serait nécessaire de prévoir un étalement, surtout dans l'hypothèse où d'autres opérations viendraient s'ajouter à celles qui étaient initialement prévues. Il sera donc nécessaire de procéder à des arbitrages et de déterminer un ordre de priorité. Je précise cependant que, s'agissant de la liaison vallée de Montmorency-Invalides, nous avons pris en compte, dès le budget de 1987, la mauvaise surprise née de l'erreur d'évaluation de cette opération - je rappelle que le surcoût sera de l'ordre de 120 millions de francs. Le fait que nous ayons prévu dès 1987 les crédits nécessaires à la poursuite de cette opération montre bien qu'il n'y a en aucun cas un désengagement de l'Etat et que celui-ci recherche un développement à la fois qualitatif et quantitatif de l'offre de transports en commun.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 110.

(L'amendement n'est pas adopté.)

ETAT D

Autorisations accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1988

TITRE III

II. - Routes et sécurité routière

Chapitre 35-42. - Routes. - Entretien et fonctionnement :
20 millions de francs

Je mets aux voix le titre III de l'état D.

(Le titre III de l'état D est adopté.)

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

2

ORDRE DU JOUR

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

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1987 n° 363 (rapport n° 395 de M. Robert-André Vivien, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Equipement, logement, aménagement du territoire et transports ; articles 55 et 72 ; budget annexe de la navigation aérienne (suite) :

Services communs et transports terrestres :

Annexe n° 25. - M. Michel Barnier, rapporteur spécial ; avis n° 400, tome XI de M. Franck Borotra, au nom de la commission de la production et des échanges.

Aviation civile, météorologie et budget annexe de la navigation aérienne :

Annexe n° 23. - M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial ; avis n° 400, tome VIII (aviation civile et météorologie) de M. Claude Labbé, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 397, tome X (aviation civile et météorologie) de M. Bruno Gollnisch, au nom de la commission des affaires étrangères.

Urbanisme et logement :

Annexe n° 26. - M. Maurice Ligot, rapporteur spécial ; avis n° 400, tome XIII de M. Charles Fèvre, au nom de la commission de la production et des échanges.

Aménagement du territoire :

Annexe n° 22. - M. Jean-Pierre Ballingand, rapporteur spécial ; avis n° 400, tome VII, de M. Jean Royer, au nom de la commission de la production et des échanges.

Crédits de l'environnement.

Annexe n° 24. - M. Alain Richard, rapporteur spécial ; avis n° 400, tome IX de M. Yves Tavernier, au nom de la commission de la production et des échanges

Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures quarante-cinq.)

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

LOUIS JEAN