

JOURNAL OFFICIEL



**DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉBATS PARLEMENTAIRES
ASSEMBLÉE NATIONALE**

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

8^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988

(58^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du vendredi 6 novembre 1987

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. JACQUES FLEURY

1. **Loi de finances pour 1988 (deuxième partie)**. - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5489).

ROUTES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE, TRANSPORTS

BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

MM. Jean Auroux,
Philippe Auberger,
Gérard Bordu,
Charles Fèvre,
Jean-Pierre Fourré,
Jacques Mellick.

M: le ministre chargé des transports.

M. le ministre.

Réponses de MM. les ministres aux questions de :
MM. Christian Nucci, Alain Rodet, Emile Zuccarelli,
François Grussenmeyer, Henri Cug, Jean Valleix,
François Grussenmeyer, suppléant M. Pierre Weisenhorn,
Gérard Bordu, Robert Montdargent, Georges Colombier,
Charles Ehrmann, suppléant M. Jean Briane, Charles
Ehrmann, Ladislav Poniatowski, Roland Nungesser,
Yvan Blot, Charles Ehrmann, suppléant M. Jean-Marie
Daillet.

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS

Etat B

Titre III. - Adoption (p. 5510).

Titre IV (p. 5511).

Amendement n° 214 de M. Sergent : MM. Pierre Sergent, Gilbert Gantier, rapporteur spécial de la commission des finances, pour l'aviation civile, la météorologie et le budget annexe de la navigation aérienne ; le ministre. - Rejet.

Amendement n° 180 corrigé de M. Descaves : MM. Pierre Descaves, le rapporteur spécial, le ministre chargé des transports, Jean-Pierre Fourré. - Retrait.

Amendement n° 40 de M. Descaves : MM. Pierre Descaves, le rapporteur spécial, le ministre chargé des transports. - Rejet.

Amendement n° 41 de M. Descaves : MM. Pierre Descaves, le rapporteur spécial, le ministre chargé des transports. - Retrait.

Adoption du titre IV.

Etat C

Titre V (p. 5513).

Amendement n° 237 de M. Vergès : MM. Laurent Vergès, le rapporteur spécial, Bruno Gollnisch, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, pour l'aviation civile, la météorologie et le budget annexe de la navigation aérienne ; le ministre chargé des transports. - Retrait.

Amendement n° 221 de M. Bonrepaux : MM. Alain Rodet, le rapporteur spécial, le ministre. - Retrait.

Amendement n° 246 de M. Fourré : MM. Jean-Pierre Fourré, le rapporteur spécial, le ministre. - Retrait.

Adoption du titre V.

Titre VI. - Adoption (p. 5514).

Etat D

Titre III. - Adoption (p. 5515).

Après l'article 71 (p. 5515).

Amendement n° 222 de M. Carlet : MM. Michel Carlet, le rapporteur spécial, le ministre chargé des transports. - Rejet.

Amendement n° 223 de M. Sapin : MM. Jean Auroux, le rapporteur spécial, le ministre. - Rejet.

BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Crédits ouverts aux articles 37 et 38.

Adoption (p. 5516).

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

2. **Déclaration de l'urgence d'un projet de loi** (p. 5516).

3. **Ordre du jour** (p. 5516).

COMPTE RENDU INTEGRAL

PRÉSIDENCE DE M. JACQUES FLEURY,

vice-président

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1988

(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 1988 (n° 941, 960).

ROUTES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE, TRANSPORTS

BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits des routes et de la sécurité routière, des transports, ainsi que du budget annexe de la navigation aérienne.

Mercredi soir, l'Assemblée a entendu les rapporteurs.

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

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, avant de laisser la parole à M. Jacques Douffiagues, je voudrais répondre à M. Barnier et en même temps présenter en quelques mots ce budget des routes et de la sécurité routière.

Tout le monde le sait : ce n'est pas seulement un bon budget, mais un très bon budget qui met en application les décisions du comité interministériel d'aménagement du territoire du 13 avril dernier, et qui se concrétise en 1988 par le lancement de 300 kilomètres supplémentaires d'autoroutes - exactement 320 kilomètres - au lieu des 206 kilomètres de 1987 et des 100 kilomètres de 1980 à 1986.

La construction de ces 320 kilomètres permettra d'achever Bourges-Clermont-Ferrand, de poursuivre Pau-Bayonne, de lancer Montmélian-Port-Royal-Albertville, de poursuivre Troyes-Semoutiers - continuité de Calais-Reims-Dijon, de lancer Toulon-Le Luc, d'engager Anse-Rillieux, c'est-à-dire le contournement Est de Lyon, de poursuivre Peyruis-Sisteron, de lancer la liaison A 6-A 40 pour le trafic France-Italie, de lancer Grimolais-Gevrey, achevant le contournement de Dijon, et enfin de lancer le contournement de Saint-Julien-en-Genevois.

Outre cet effort autoroutier exceptionnel, le budget qui est maintenu à niveau constant permettra de redéployer 600 millions qui étaient prévus pour les avances aux sociétés d'auto-

routes sur les crédits correspondants des routes nationales qui, eux, seront ainsi augmentés de 14 p. 100, à 4,428 milliards en financement. Ces deux progrès fantastiques sur les autoroutes et sur les routes nationales se traduisent par exemple pour des régions dont on parlait il y a quarante-huit heures en matière d'aménagement du territoire - je veux parler du Massif central - par un effort de 953 millions pour le plan routier du Massif central, c'est-à-dire une augmentation de 460 millions pour l'accélération de l'aménagement de la R.N. 9, Paris-Clermont-Ferrand-Béziers et de la route Paris-Limoges-Toulouse. Les routes nationales 9 et 20 bénéficient ainsi d'une progression de 460 millions de francs. N'est-ce pas la décision en matière d'aménagement du territoire la plus importante pour la région du Massif central ?

Pour améliorer la qualité de vie de la région Ile-de-France, celle-ci bénéficiera d'un effort de 633 millions de francs, c'est-à-dire une augmentation de 140 millions de francs. Cet effort s'intègre dans le plan de 12 milliards de francs sur cinq ans prévus pour les voies rapides autour de Paris, permettant ainsi d'accélérer et de réaliser en six ans la fameuse rocade des villes nouvelles, appelée encore la Francilienne. Ce plan permettra tant pour la politique du logement et pour la politique d'aménagement du territoire que pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants de la région Ile-de-France, de faire respirer cette région, d'ouvrir de nouveaux terrains au développement économique et à la construction de logements.

Le budget pour 1988 n'en oublie pas pour autant l'entretien, avec 3,850 milliards de francs, c'est-à-dire une progression de 1,6 p. 100, qui permettra de mettre hors gel 620 kilomètres de routes supplémentaires et d'offrir un niveau de service hivernal amélioré vingt-quatre heures sur vingt-quatre sur un peu plus de 400 kilomètres de sections nouvelles, nous permettant ainsi, en 1988, de terminer les mises hors gel - enfin, pourrais-je dire - pour toutes les routes connaissant un trafic supérieur à 600 poids lourds par jour.

Ainsi, avec l'augmentation de 8 p. 100 de l'an dernier et la dotation de 2 milliards aux autoroutes qui vient s'y ajouter en 1988, le Gouvernement assure le rattrapage de la commande publique, essentielle pour le secteur du bâtiment et des travaux publics, qui a connu une récession de 20 p. 100 au cours des dernières années et qui, pour la première fois, est en progression. Ces décisions constituent un élément essentiel d'une politique d'aménagement du territoire qui repose, à la demande des élus, essentiellement sur les désenclavements routier et ferroviaire et la nouvelle tarification des télécommunications.

M. Barnier, à juste titre, a rappelé toute l'importance et l'intérêt national de la politique de sécurité routière.

Il s'agit en effet d'un problème dramatique, et nous ne pouvons accepter les 11 000 tués de 1986, alors que la moyenne européenne devrait nous conduire à ne pas dépasser le chiffre de 8 600 tués. La différence entre les 8 600 tués et les 11 000 tués représente notre insouciance nationale, mais aussi notre incivisme sur les routes. Il y a là un effort important de réduction à effectuer et je partage à cet égard le souhait de M. Barnier d'une réduction de 25 p. 100. Les économies budgétaires ainsi réalisées seraient mieux utilisées ailleurs puisque je rappelle que les dépenses d'insécurité routière représentent 80 milliards de francs par an, sans parler bien entendu des milliers de familles frappées et de vies brisées.

En 1987, de très nombreuses actions ont été entreprises sur un plan global, afin d'agir sur les trois facteurs essentiels d'insécurité routière : l'alcool, la vitesse et l'absence de port de la ceinture de sécurité. Il faut éviter la tentation des automobilistes de reporter toujours sur d'autres ce qui relève de leur responsabilité propre.

Cette politique d'information, de prévention, mais aussi de contrôle nécessaire a produit des résultats non négligeables car, avec une augmentation de trafic supérieure à 4 p. 100, et alors que dans la plupart des pays européens les accidents sont de nouveau en progression, les résultats des huit premiers mois de l'année 1987 sont particulièrement encourageants avec une diminution de 11,2 p. 100 de tués sur les routes de France depuis le début de l'année 1987. Aussi, si nous voulons les uns et les autres poursuivre cet effort de prévention, d'information, mais aussi de contrôle, nous pouvons parfaitement atteindre cet objectif de 25 p. 100, et peut-être même avant la date envisagée par M. Barnier. Sachez, en tout cas, que telle est mon ambition.

A cet égard le budget pour 1988 progresse encore même si certains chapitres après la progression de l'an dernier connaissent un rythme moins élevé.

En ce qui concerne les points noirs, nous aurons déjà réalisé à la fin 1988 les deux tiers du programme de résorption initialement décidé en 1986 pour cinq ans, et cela grâce notamment à une augmentation de 25 p. 100 du budget en 1987 et à des redéploiements en cours d'année.

En revanche, la suppression des passages à niveau, à laquelle le Gouvernement est favorable, représenterait, si nous voulions la réaliser totalement, un programme de plus de 25 milliards de francs. Or, compte tenu des autres priorités - désenclavement routier, T.G.V., sécurité routière - ni la S.N.C.F. ni les collectivités ne peuvent aller aussi vite qu'il serait évidemment souhaitable. Nous les aiderons cependant à faire plus.

En ce qui concerne les autres actions, financièrement moins coûteuses ou d'ordre simplement réglementaire, je rappelle qu'ont été engagés le programme de formation des conducteurs, l'apprentissage anticipé de la conduite à seize ans, qui est un élément de la responsabilisation des jeunes, la lutte contre les principales causes d'accident, ainsi que l'équipement des forces de police en éthylomètres et en éthylotests. Ce dernier programme, prévu sur trois ans et engagé déjà depuis deux ans, sera achevé en 1988.

Nous ne pouvons pas tout faire à la fois pour des raisons pédagogiques. Il nous restera à mettre en œuvre, probablement au cours du second semestre de 1988, le contrôle technique des véhicules en prévoyant l'indépendance des organismes chargés du contrôle par rapport à ceux chargés de la réparation.

Dans un deuxième temps, après un délai de trois ou quatre ans nécessaire à l'informatisation des fichiers, nous passerons au permis de conduire à points qui constitue l'un des éléments de responsabilisation des usagers. Un tel programme de lutte en faveur de la sécurité routière, s'il a le soutien du Parlement, nous permettra, d'ici quatre à cinq ans, de revenir à un niveau de sécurité routière comparable à celui des autres grands pays européens.

En conclusion, mesdames, messieurs les députés, le projet de budget qui vous est présenté permet un nouvel effort d'équipement très important pour l'aménagement du territoire et l'activité des travaux publics, sans sacrifier, loin de là, ni l'entretien routier ni les actions en faveur de la sécurité routière qui restent une forte priorité de l'action du Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

M. Jacques Doufflaque, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. Je tiens d'abord à remercier les rapporteurs qui, mercredi soir, ont présenté sur le budget du ministère des transports pour 1988 une synthèse et des appréciations auxquelles évidemment je souscris.

Je ne m'étendrai donc pas sur le rappel des grandes masses ni sur les pourcentages d'évolution par rapport à 1987, sauf pour rappeler que les crédits du ministère des transports baissent globalement de 6,9 p. 100, hors budget annexe de la navigation aérienne, pour s'établir à 43,4 milliards de francs.

Cette baisse est due essentiellement à deux mesures : d'une part, à la diminution des dépenses de fonctionnement obtenue notamment par une baisse de 1,8 milliard de francs

de la contribution de l'Etat aux charges de retraites de la S.N.C.F. par le jeu de la compensation entre les régimes ; d'autre part, à la baisse des crédits d'équipement destinés à la S.N.C.F. pour le T.G.V. Atlantique et ses investissements, cette baisse étant, je le rappelle, la contrepartie de la nouvelle dotation en capital de 1,7 milliard de francs attribuée à la S.N.C.F. en 1988 et qui, s'ajoutant au 1,4 milliard de 1987, permettra à l'Etat de jouer son rôle d'actionnaire, comme l'a souhaité notamment M. Borotra, en augmentant les fonds propres de la société nationale et lui permettant ainsi de respecter les engagements existants - en matière d'infrastructures et d'électrification.

Cette évolution traduit la concentration des efforts financiers de l'Etat là où ils sont le plus strictement nécessaires et les plus porteurs d'avenir.

Le projet de budget des transports est ainsi la traduction d'une politique qui présente quatre volets principaux : le respect des engagements passés, le lancement de grands programmes, l'existence d'entreprises en bonne santé et enfin la préparation concertée du marché unique européen de 1992.

La poursuite des engagements passés constitue la première caractéristique de ce budget. Elle permettra d'atteindre plusieurs objectifs importants. Les opérations retenues dans le cadre des contrats de plan seront menées à bien, sous réserve, dans certains cas, d'un échelonnement des calendriers d'exécution examinés avec nos partenaires.

Ainsi, 1988 sera par exemple, pour les transports de l'Île-de-France, l'année de la mise en service de trois grands investissements : la gare Saint-Michel, l'interconnexion ouest et la liaison Montmorency-Invalides. Elle sera aussi l'année du démarrage effectif des opérations de la desserte de Disneyland, ainsi que des travaux de prolongement de la ligne de métro numéro 1 à la Défense.

Pour les métros et tramways de province, les crédits dont je dispose me permettront de faire face aux engagements de 1988, c'est-à-dire de répondre aux demandes de Toulouse, de Strasbourg et de Grenoble, comme de continuer à verser ce qui est dû au titre des programmes passés à Lille, Lyon et Marseille.

La question qui se pose est de savoir comment répondre, à partir de 1989, au financement de tous les dossiers qui sont sur la table ou qui vont y venir et qui impliqueraient au moins un doublement des dotations affectées à ce secteur depuis plusieurs années. Je ne suis pas de ceux, vous vous en doutez, qui écriront, d'ici au printemps prochain, des lettres en laissant le soin à mes successeurs de payer les programmes promis à partir de 1990.

M. Philippa Auberger. Très bien !

M. le ministre chargé des transports. Il y a donc une programmation soignée à établir pour la période couvrant le 10^e Plan, et M. le Premier ministre a demandé que, d'ici à la fin de l'année, il puisse être en possession des éléments nécessaires pour arrêter les grandes lignes de cette programmation et de son financement.

Les contrats de collectivités lancés l'an dernier seront poursuivis, car ils contribuent à renforcer la qualité des transports collectifs. Je compte infléchir ces contrats de collectivités en faveur des transports interurbains, pour lesquels les besoins sont les moins bien couverts.

Les moyens affectés à la météorologie nationale lui donneront la possibilité de continuer sa modernisation et l'installation des services d'études et de recherche, ainsi que de l'essentiel des services centraux de la météorologie à Toulouse, opération qui débutera dès l'an prochain et permettra de regrouper des moyens aujourd'hui dispersés, et donc d'en mieux tirer parti.

Le budget annexe de la navigation aérienne a atteint son rythme de croisière en vivant de ses propres ressources, le total des redevances acquittées étant désormais suffisant pour financer l'ensemble des charges qui lui sont imputées. Je souhaite simplement pouvoir, dès l'année prochaine, mieux associer les utilisateurs, qui sont aussi les payeurs, c'est-à-dire les compagnies aériennes, à un comité de gestion des fonds gérés sur le budget annexe de la navigation aérienne.

Enfin, l'action engagée en faveur de la sécurité sera poursuivie, notamment dans deux domaines :

D'abord la taxe de sûreté perçue en 1987 pour améliorer les équipements de sécurité des aéroports le sera à nouveau en 1988 pour permettre d'achever le programme d'investissements qui avait été prévu sur ces deux années ;

Ensuite, pour l'aviation légère, pour laquelle les mois d'été ont été particulièrement meurtriers, un ensemble de propositions de toute nature, concernant en particulier la formation et l'information des pilotes, sera très prochainement présenté à la profession.

Deuxième volet de l'action engagée : les grands programmes.

L'année 1987 aura été, dans le domaine des transports, l'année du lancement des grands programmes ferroviaires, aéronautiques et urbains. Cela montre à l'évidence à ceux qui en douteraient encore que la politique engagée depuis dix-huit mois ne conduit ni à un désengagement de l'Etat, ni à un recul de l'investissement public, mais au contraire au développement des actions porteuses d'avenir.

Il s'agit de cinq grands programmes.

Premier programme : le développement du réseau T.G.V. au-delà du T.G.V. Atlantique, qui se poursuivra au rythme prévu l'an prochain. La décision a été prise de créer, sans incidence budgétaire, un réseau ferroviaire à grande vitesse cohérent et largement réparti sur le territoire, permettant la desserte de l'aéroport de Roissy et la liaison des différentes régions entre elles et avec l'Europe, avec le lancement simultané du T.G.V. Nord et de l'interconnexion des réseaux T.G.V. grâce à une voie nouvelle contournant Paris par l'est et desservant Roissy. La réalisation du contournement est de Lyon sera entreprise dès que possible. Les études sur le T.G.V. Est seront poursuivies en prenant acte du consensus qui se dessine sur son tracé.

Le développement du réseau T.G.V. se présente comme une nouvelle naissance de la S.N.C.F., qu'il devrait contribuer à redresser. En reliant les régions françaises au nord de l'Europe sans passer par Paris, il apportera un atout indiscutable à l'horizon 1992, dans le prolongement du tunnel sous la Manche. Les conditions de la desserte ferroviaire du tunnel sur le continent seront telles que le Gouvernement espère que le gouvernement britannique décidera à son tour l'amélioration de la liaison, encore très insuffisante, entre le tunnel et Londres.

Deux programmes majeurs concernent la construction aéronautique. Il s'agit, d'une part, de l'élargissement de la famille Airbus avec le lancement des A 330 et A 340, d'autre part, du turboréacteur à hélices rapides, plus connu sous son appellation de « moteur U.D.F. » soutenus l'un et l'autre à hauteur de 60 p. 100 des dépenses de développement par des avances remboursables.

Lancé en association entre la S.N.E.C.M.A. et General Electric, le turboréacteur à hélices rapides constitue une percée technologique décisive qui assurera le maintien des constructeurs français dans les parties nobles des moteurs d'avions.

Au total, l'augmentation de 13 p. 100 des crédits qui seront consacrés à la construction aéronautique permettra de poursuivre tous les grands programmes déjà lancés et, outre ces deux programmes majeurs, d'aider trois autres programmes nouveaux concernant une nouvelle version du moteur CFM 56 destinée à l'Airbus A 340, une version améliorée de l'hélicoptère Ecureuil de base et un nouvel avion léger, le TB 700.

La desserte de l'aéroport d'Orly, évoquée par M. Gantier et M. Labbé, constitue un autre programme important et attendu de longue date. L'amélioration de la desserte des aéroports parisiens constitue, en effet, un élément majeur de la concurrence existant entre Paris et les grands aéroports européens. La desserte de Roissy par le T.G.V. y contribuera.

S'agissant d'Orly, j'ai souhaité que soit ouverte une consultation en vue de la conception, de la construction et de l'exploitation d'une liaison avec Paris, qui devrait être assurée sous un régime de concession et sur financement exclusivement privé.

Deux projets sont aujourd'hui soumis à l'examen d'une commission d'évaluation. Le syndicat des transports parisiens sera en mesure, avant la fin de cette année, de prendre une décision qui contribuera à améliorer, de façon décisive et sans peser sur le contribuable, la qualité du service offert aux passagers aériens.

Il reste, enfin, le grand programme relatif aux voies navigables décidé le 30 juillet dernier. Il porte, d'une part, sur la déviation de Mâcon et l'axe Châlons-Tavaux, sur la Saône, grâce au concours de la C.N.R. et des financements régionaux et, d'autre part, sur la liaison Bray-Nogent, sur la Seine, grâce à des financements régionaux et à la mise en place, en 1988, d'un établissement public qui assurera la plus grande partie des recettes nécessaires.

Par ailleurs, le plan social engagé l'an dernier en faveur de la batellerie sera poursuivi en 1988, car les évolutions indispensables de la profession artisanale devront être menées à bien.

Je ne voudrais cependant pas masquer les difficultés qui subsistent sur les voies navigables en raison, notamment, d'une diminution des moyens de paiement inscrits au budget de l'an prochain. Celui-ci conduira donc à maintenir la priorité quasi exclusive accordée à l'entretien et à la restauration des voies existantes. Mais les décisions importantes qui ont été prises en juillet doivent permettre d'améliorer sensiblement les conditions du transport fluvial avec la définition d'un programme de travaux très substantiel.

L'existence de grandes entreprises nationales en bonne santé constitue le troisième fondement de la politique suivie.

J'avais fait l'an dernier de leur assainissement financier et du renforcement de leur productivité un objectif prioritaire. L'effort de gestion et l'amélioration des performances qui en a résulté portent aujourd'hui leurs fruits, et je compte poursuivre dans cette voie.

S'agissant de la S.N.C.F., son engagement contractuel envers l'Etat de rétablir l'équilibre de ses comptes en 1989 devrait être tenu, en dépit des pertes occasionnées par le conflit social de l'hiver dernier et de l'évolution préoccupante de son trafic marchandises.

Je saisis cette occasion pour répondre à M. Barnier au sujet des tarifs sociaux. L'effort de rapprochement des tarifs sociaux et des tarifs commerciaux, que nous poursuivons, est raisonnable. Il s'est effectué cette année dans de bonnes conditions et, pour 1988, nous examinerons avec la S.N.C.F. les divers rapprochements possibles, mais je peux assurer dès à présent M. Barnier qu'il n'est question ni de modifier les tarifs de familles nombreuses, ni de revenir sur les réformes de l'an dernier.

En ce qui concerne la R.A.T.P., les efforts déployés pour mieux maîtriser les dépenses de gestion devront être poursuivis. Je rappelle qu'ils ont permis, sans remise en cause de la mission de service public, de stabiliser en francs courants l'indemnité compensatrice à son niveau de 1986, alors que celle-ci avait augmenté auparavant de plus de 10 p. 100 par an. Je souhaite que ces efforts, comme pour la S.N.C.F., s'inscrivent dans une perspective à moyen terme qui fixe notamment les responsabilités respectives de l'Etat et de l'entreprise - je rejoins ainsi les préoccupations exprimées tant par M. Barnier que par M. Borotra.

Enfin, les entreprises du secteur aérien sont dans une situation globalement satisfaisante et les performances réalisées par les compagnies aériennes se traduisent par des résultats d'exploitation positifs qui confortent leur assise financière.

La concurrence accrue et le renouvellement nécessaire de leur flotte leur imposent de réaliser des efforts de productivité et de dégager des ressources financières suffisantes. L'ouverture, dès que la situation du marché le permettra, du capital d'Air France répond à cet objectif, tout en permettant d'associer les Français à cette compagnie prestigieuse et en contribuant à renforcer l'adhésion du personnel qui pourra, lui aussi, être actionnaire de la société nationale.

De même, le développement d'accords d'intéressement, dont Air Inter a été l'initiateur cette année, contribuera à atteindre une meilleure efficacité des entreprises.

Pour l'ensemble des aéroports, enfin, différentes mesures seront prises pour donner plus de responsabilités et plus de liberté, notamment en matière tarifaire, aux gestionnaires.

La préparation du marché unique européen de 1992 est, enfin, le quatrième aspect de ma politique.

Dans le domaine du transport aérien, une dynamique a été créée visant à ouvrir résolument - je rassure là M. Labbé - mais progressivement à la concurrence tous les secteurs du transport aérien. Les premiers résultats sont un succès, qu'il s'agisse des relations entre la métropole et les départements

d'outre-mer, de l'ouverture du réseau métropolitain à des vols charters régulièrement programmés ou de la multidésignation sur la Polynésie et la côte Ouest des Etats-Unis. Partout, on constate une baisse des tarifs et une augmentation parfois considérable, atteignant 40 p. 100 sur les Antilles, du trafic assuré avec une ouverture à de nouvelles couches de clientèle.

Le monde aérien est, plus généralement, confronté à trois enjeux majeurs qu'il devra relever dans les années à venir.

Premier enjeu : la place de la construction aéronautique européenne, et en particulier d'Airbus Industrie, conformément aux règles du G.A.T.T., évoquées tant par M. Gantier que par M. Gollnisch. Nous devons rechercher de part et d'autre de l'Atlantique - et cela est en cours - les moyens d'éviter une guerre commerciale qui ne bénéficierait à personne.

Deuxième enjeu : l'adaptation des services de la navigation aérienne à des métiers de plus en plus techniques et à l'augmentation du trafic résultant de la libéralisation du transport aérien. Il faut renforcer encore la régularité et la sécurité des vols sur le territoire national, tout en améliorant la situation des agents et la productivité des services. Je rappelle, pour combattre une idée fautive mais répandue, qu'il n'a jamais été question et qu'il n'est pas question de modifier en quoi que ce soit les règles de sécurité concernant la navigation aérienne. La « dérégulation », comme l'on dit, s'applique au transport aérien, en aucun cas à la navigation aérienne.

Troisième enjeu : l'avenir du transport aérien français dans le nouveau contexte européen. Il s'agit, pour les compagnies aériennes françaises, d'être prêtes pour l'échéance de 1992. Nous avons, entre pays européens, dessiné les étapes pour cette Europe aérienne - même si elle est pour l'instant quelque peu bloquée sur le rocher de Gibraltar - où la concurrence sera plus vive et où les compagnies devront avoir une souplesse de réponse au marché encore plus grande et une compétitivité encore meilleure.

Dans cette perspective, je n'ai jamais cru et je ne crois pas - je réponds ainsi à M. Labbé - au regroupement autoritaire entre compagnies françaises. Je crois au contraire au développement d'accords commerciaux entre compagnies gardant leur autonomie, c'est-à-dire leur spécificité, leur atouts propres et leur propre capacité de réaction.

Dans le domaine des transports routiers, l'échéance de 1992 implique également une adaptation de la profession. Plusieurs décisions récentes devraient la faciliter. Il s'agit, notamment, du passage de la tarification routière obligatoire à la tarification de référence qui pourra, puisque la profession en est d'accord, intervenir dès le 1^{er} juillet prochain, et de la déduction, de la T.V.A. sur le gazole, que vous avez accepté de porter à 60 p. 100 dès le 1^{er} janvier 1988, avec l'application d'un calendrier conduisant à la déductibilité totale en 1992.

Ces différentes mesures contribueront à préparer progressivement la profession au nouveau contexte de concurrence, qu'elle devrait ainsi affronter dans les meilleures conditions.

Tel est aujourd'hui, monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, le point sur la politique conduite depuis plus de dix-huit mois.

Poursuivant l'action engagée l'an dernier, le projet de budget qui vous est soumis accorde une priorité aux investissements créateurs d'emploi et porteurs d'avenir en accroissant les crédits d'équipement de la construction aéronautique, en mobilisant les ressources de la privatisation au bénéfice de la S.N.C.F. et en favorisant l'association de partenaires privés au financement de certains projets présentant une rentabilité suffisante. Il permet de se préparer aux années qui viennent en engageant dès maintenant les évolutions et les adaptations indispensables. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

M. le président. L'invite chacun des orateurs inscrits dans la discussion à respecter son temps de parole.

La parole est à M. Jean Auroux pour dix minutes.

M. Jean Auroux. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, le budget des transports au sens large, c'est-à-dire en incluant les infrastructures et la sécurité routière, me fait irrésistiblement penser cette année à une série de convois bien installés sur des voies existantes,

mais dont la fourniture en carburant ne semble pas toujours assurée, (*Sourires sur les bancs du groupe socialiste*), cependant que, ici ou là, on relève des erreurs de manœuvre dont les conséquences ont été ou pourraient être fâcheuses.

Le temps trop limité de ce débat me conduira à une analyse thématique d'un budget dont l'importance, en termes d'infrastructures nationales et européennes, d'entreprises, d'industries, de services, notamment publics, de nouvelles technologies, d'emploi et d'aménagement du territoire, surtout, n'échappe à personne à la veille de 1992. Vous l'avez vous-mêmes rappelé, messieurs les ministres.

En premier lieu, si nous apprécions positivement dans leur ensemble les décisions du C.I.A.T. du 13 avril 1987 qui prévoient le lancement de 1 500 kilomètres d'autoroutes, s'ajoutant aux 1 200 kilomètres déjà prévus, et de 600 kilomètres supplémentaires de liaisons à deux fois deux voies, nous ne pouvons que nous interroger sur le financement d'un programme annoncé à grand renfort de publicité.

En effet, les sociétés d'autoroutes, malgré un solde positif de 2 milliards de francs en 1986, n'ont pas été en mesure de rembourser la totalité des annuités de leurs emprunts contractés dans le passé. Or les 2 milliards de francs issus des privatisations ne sauraient être à la hauteur des besoins d'un financement qui s'élève, globalement, à 70 milliards de francs. Si vous pouvez me faire la démonstration inverse, j'en serai très heureux.

Il aurait sans doute été plus correct de dire que les péages vont sensiblement et inévitablement augmenter, à moins que le rythme de 300 kilomètres annuels ne soit pas tenu, d'autant plus qu'il faut, je tiens à le souligner, de cinq à sept ans au moins entre la décision de construire une autoroute et sa mise en service. Alors, monsieur le ministre, n'avez-vous pas trop fait rêver les gens, et ne commencez-vous pas à regretter un peu le Fonds spécial de grands travaux ?

M. Philippe Auberger. Non ! Non !

M. Jean Auroux. Pour les routes, vos dotations budgétaires - en progrès - sont-elles pour autant suffisantes, après les rigueurs climatiques et les catastrophes récentes dans certaines régions ?

Enfin, en ce qui concerne la sécurité routière, je ne peux que partager le sentiment de M. Barnier qui écrit dans son rapport : « L'effort consenti n'est pas à la mesure du dramatique problème de l'insécurité routière ».

A cet égard, monsieur le ministre, si je rends hommage à votre constance, je suis bien obligé de constater la cacophonie gouvernementale en matière d'alcoolisme. Cette cacophonie est telle que je m'attends désormais à voir une campagne contre l'alcoolisme au volant « sponsorisée »... par une marque de pastis chère, par exemple, au ministre de l'intérieur (*Sourires*). Il me semblerait qu'en ce domaine il y ait une certaine ivresse dans la conduite des affaires. Mais le nombre de morts et de blessés ne prête guère à sourire.

En ce qui concerne les transports terrestres, qui le concernent plus précisément, M. Douffiaques se félicite, frappé sans doute du « syndrome Madelin », d'une diminution de 5 à 6 p. 100 des dépenses de fonctionnement de son ministère et de 13 p. 100 des dépenses en capital.

Est-ce la meilleure manière de conforter pour l'échéance 1992 ce secteur d'activités déterminant pour notre pays, situé au cœur d'une Europe dont il doit être aussi le centre vital ?

A propos de la S.N.C.F., après une crise dans laquelle vous avez, monsieur le ministre délégué, une part de responsabilité, je vous rappelle ce que je disais le 28 octobre 1986 à cette tribune : « Vos déclarations récentes concernant le statut des cheminots montrent à l'évidence que, si vous vous êtes résigné au contrat de plan, vous avez par contre, sur le terrain social, préféré les risques de l'affrontement aux chances de la négociation. » Vous avez semé le vent et les Français ont récolté une longue tempête que vous n'avez pas mieux su maîtriser que celle des aiguilleurs du ciel, ce qui a fait de vous le recordman de la durée et de la dureté des conflits sociaux des dix dernières années. Le libéralisme et la politique sociale ne font décidément pas bon ménage !

Malgré tout, malgré vous, les cheminots, avec un dynamisme réel qui fait honneur à cette entreprise publique, ont repris le dessus, grâce à leur sens de l'entreprise, du travail, grâce aussi à la qualité de leurs dirigeants et au soutien d'un contrat de plan que nous défendrons dans son exécution et

dans son principe aujourd'hui et demain - je m'adresse particulièrement ici à M. Borotra, rapporteur, qui a tenu des propos préoccupants.

A cet égard, monsieur le ministre, j'apprécie les progrès, bien « préparés » certes, des grandes liaisons T.G.V. atlantique et nord européens, de même que leurs interconnexions, y compris aéroportuaires, sans omettre le projet historique du tunnel sous la Manche qui doit pouvoir compter sur le soutien de tous. D'autant plus que je note, par ailleurs, la croissance de 12,5 p. 100 des transports combinés rail-route, qui devrait aussi inspirer votre réflexion sur la desserte, notamment ferroviaire, de nos grands ports maritimes, dont l'avenir pose tant de questions.

Ainsi, alors que la S.N.C.F., malgré un lourd conflit social et une conjoncture économique défavorable s'achemine vers son équilibre en 1989, pourquoi n'avez-vous pas réalisé de vraies dotations en capital, mais simplement des transferts ? Et, surtout, pourquoi avez-vous délibérément, une fois encore, sanctionné les voyageurs modestes en réduisant la compensation pour les tarifs sociaux de 210 millions de francs, ce qui a légitimement préoccupé le rapporteur de la commission des finances, M. Barnier ?

A qui voulez-vous faire supporter cette nouvelle régression sociale ? Aux billets de congés payés, aux jeunes, au troisième âge, aux familles nombreuses ?

Les transports routiers, pour leur part, sont engagés dans la libéralisation communautaire, qui sera pour eux un grave danger si l'harmonisation n'est pas mise simultanément en place.

Mais quelles initiatives avez-vous prises pour que s'organisent et se restructurent, bref se préparent au mieux nos professionnels face à la déferlante d'une déréglementation européenne que vous appelez de vos vœux ? Je redoute des lendemains difficiles pour nos artisans et nos P.M.E. de transport routier.

Les transports publics urbains et interurbains, monsieur le ministre, n'ont vraiment pas votre faveur : moins 45 p. 100 en autorisations de programme. Et je dis ici avec beaucoup de solennité et aussi de tristesse que vous êtes, avec ce budget, en train de signer - par idéologie je crois - la fin d'une période intelligente, dynamique, contractuelle et même consensuelle de développement des réseaux collectifs, qui avait en quelques années transformé l'image de nos villes et relancé les industries concernées. Même si vous maintenez pour la forme les « contrats de productivité », même si vous maintenez en francs courants l'indemnité compensatrice de la R.A.T.P., sans d'ailleurs faire avancer - mais je sais que c'est difficile - le problème inévitable des réseaux de province en termes de fonctionnement, il est bien clair que vous n'y croyez plus et que, sans même accorder la responsabilité tarifaire aux élus locaux, vous êtes résigné à l'asphyxie de nos villes par la voiture individuelle.

A commencer par Paris, où, par expérience, chacun sait que même les taxis ont le plus grand mal à circuler, ce qui pose le problème du revenu pour les professionnels et du temps perdu pour les clients, notamment les hommes d'affaires, qu'on va finir par décourager de la capitale, alors que d'autres grandes agglomérations européennes s'organisent bien mieux que nous.

Il est vrai que, à cet égard, le maire de Paris manque autant d'initiative que de courage politique,...

M. Franck Borotra. Et le maire de Lille ? Et le maire de Marseille ?

M. Jean Auroux. ... attitude qui ne fait qu'ajouter à la confusion institutionnelle des responsabilités en Ile-de-France. J'attends d'être démenti sur ce point.

Il est donc injuste de tout demander, voire de tout reprocher à la R.A.T.P., dont les efforts et les initiatives sont réels dans le cadre qu'on lui impose.

Quant aux réseaux de province - métros ou tramways - il est clair que les crédits sont insuffisants pour les nombreux équipements attendus dans un certain nombre d'agglomérations importantes : Bordeaux, Strasbourg, Reims, Rouen, Rennes, etc. Oserai-je préciser que les crédits de fonctionnement de votre ministère pour les transports urbains sont de 5 milliards de francs pour l'agglomération parisienne et de 30 millions pour tout le reste de la France ? La question n'est pas nouvelle, je vous en donne acte, mais elle mérite d'être posée.

La voie d'eau et la batellerie, vous n'y croyez pas non plus : quelques crédits pour la restauration, peut-être même pas toujours, du réseau Freycinet, propice au tourisme fluvial et quelques modifications institutionnelles de la Compagnie nationale du Rhône, ou pour Bray-Nogent, mais le C.I.A.T. du 31 juillet 1987 ne semble pas avoir donné un grand souffle au projet Rhin-Rhône.

La recherche en matière de transports terrestres ne semble plus non plus prioritaire dans ce budget et nous risquons de nous retrouver dans une position affaiblie en 1992.

Les transports aériens, enfin.

Ce secteur dynamique est un atout pour notre pays en Europe et dans le monde. Nos entreprises sont dirigées par des équipes de qualité et animées par des personnels motivés. Néanmoins, malgré de bons résultats, elles restent soumises aux aléas de la conjoncture : Air France, dont les investissements prévus, l'élargissement du capital et un projet d'entreprise que j'espère résolument novateur devraient faire la grande compagnie « euro-mondiale » en 1992 ; U.T.A., dont le redéploiement est légitime et doit être compris, voire encouragé ; Air Inter, dont la vitalité n'a pas été entamée par la grève et dont les horizons devront naturellement s'élargir ; T.A.T. et les compagnies de troisième niveau, toujours dynamiques, qui mériteraient davantage de sollicitude de la part des pouvoirs publics. A cet égard, monsieur le ministre, je regrette votre obstination imprudente à pousser la France et l'Europe à la déréglementation. L'expérience américaine n'est ni positive ni transposable - d'autres que moi le disent, y compris dans la majorité.

Et votre attitude est largement à l'origine des fâcheuses querelles franco-françaises, présentes ou à venir. Organisez plutôt une stratégie de conquête et de développement sur la base de vraie complémentarité et de saine coopération ! Il y a va de l'avenir du pavillon français.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Jean Auroux. Je voudrais aussi évoquer, d'un mot, l'avenir de nos plates-formes aéroportuaires dans le nouveau paysage des transports européens. Paris doit absolument conforter sa deuxième place face à Londres, Francfort, voire demain Bruxelles, qui tente de jouer son image européenne. Si je me réjouis de la décision de l'arrêt du T.G.V. à Roissy, à laquelle j'étais très favorable, il faut aller plus loin et plus vite dans les liaisons avec la capitale et avec l'ensemble du pays par rail, air et route. C'est un enjeu stratégique pour la décennie prochaine que la place de la France et de Paris. A cet égard - et c'est une suggestion, messieurs les ministres - le site de La Défense arrivant à saturation, pourquoi pas un nouveau grand centre d'affaires européen à Roissy ? Aéroport de Paris aurait la compétence et la capacité de le faire.

D'autres parleront de la construction aéronautique civile, fleuron de notre technologie. Je me permettrai une seule observation pour dénoncer l'attitude scandaleuse et déloyale de certains lobbies américains à l'égard de notre industrie aéronautique, et notamment d'Airbus. Je souhaiterais vivement qu'une mission parlementaire collective aille constater, à la suite de M. Gantier qui a fait un excellent travail sur place, qu'il y a aussi quelques éléments aéronautiques dans l'énorme déficit budgétaire des Etats-Unis, pays libéral et non interventionniste ! comme chacun sait.

Je me réjouis enfin de la bonne santé du budget annexe de la navigation aérienne, sinon de la qualité des relations entre les personnels et les ministres.

Je marque aussi notre soutien à l'aviation légère, qui contribue au rayonnement aéronautique.

M. le président. Concluez !

M. Jean Auroux. Par contre, je ne saurais passer sous silence les préoccupations de l'industrie ferroviaire face à la concurrence et à la récession mondiale, que ne peut compenser la demande nationale, sauf si les considérations de sécurité ramenaient sur le rail des transports dangereux. L'industrie automobile - cars et bus -, devrait, elle, se trouver affectée par le « freinage » budgétaire massif opéré en 1988.

Je me réjouis, enfin, de la qualité de notre météorologie nationale, confirmée par la mission d'évaluation, tout en regrettant la suppression de postes que l'actualité climatique peut rendre contestable.

En conclusion...

M. Philippe Auberger, M. Loïc Bouvard et M. François Gruenemeyer. Enfin !

M. Jean Auroux. Tout arrive ! Mais le sujet est tellement intéressant !

En conclusion, disais-je, ce budget nous apparaît comme insuffisant pour préparer dans de bonnes conditions l'échéance de 1992, qui sera marquée par de très nombreux problèmes d'harmonisation sociale et de qualification professionnelle, dont il faut éviter qu'elles se fassent par le bas. Je pense aux transports aériens aussi bien qu'aux transports terrestres.

Il nous fallait dans ce budget un souffle comme celui des années récentes. Nous avons, en matière de transports, sinon d'infrastructures, un budget de repli, qui pourrait compromettre l'élan donné et, plus grave encore, notre place dans l'Europe et le monde. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Auberger, pour dix minutes.

M. Philippe Auberger. Votre budget autoroutier et routier, monsieur le ministre, marque, pour 1988, un nouveau bond en avant remarquable. Déjà, le budget pour 1987 témoignait d'un très net progrès dans ce domaine par rapport aux années antérieures.

En effet, vous aviez estimé, à juste titre, qu'il était temps d'arrêter la dégradation de l'activité et de l'emploi dans le secteur des travaux publics. Celui-ci avait vu, au total, disparaître en cinq ans, de 1981 à 1985, environ le quart de ses effectifs. Il fallait enrayer l'hémorragie. Une stabilisation des effectifs a pu être observée dès 1986. Une légère croissance de ceux-ci pourrait être entrevue pour 1987.

Mais, simultanément, il apparaissait que les équipements routiers et autoroutiers, qui, naguère, faisaient assez bonne figure dans l'ensemble des pays européens, prenaient de plus en plus de retard. L'insuffisance des investissements et des infrastructures dans ce secteur important de l'économie ne pouvait qu'entraîner un renchérissement des coûts dommageable pour la compétitivité de notre économie. Bref, l'avenir du secteur des transports était désormais en jeu.

Aussi l'adoption d'un nouveau schéma routier national par le comité interministériel de l'aménagement du territoire du 13 avril dernier a-t-il été particulièrement bien ressenti par la population. Il est apparu comme une riposte adaptée au péril qui nous guettait. Ce schéma prévoit, en effet de réaliser, d'ici la fin du millénaire, 2 700 kilomètres d'autoroutes, dont 1 500 kilomètres apparaissent pour la première fois sur la carte, et 600 kilomètres de liaisons routières modernes à quatre voies. Les nouvelles liaisons apparaissent bien choisies dans la mesure où elles évitent le transit par l'agglomération parisienne, déjà surchargée, et où elles assurent une meilleure irrigation de l'ensemble du territoire. En ce sens, ce schéma constitue l'une des pierres angulaires de l'actuelle politique de l'aménagement du territoire, et l'on ne peut que s'en réjouir.

Par ailleurs, ce schéma ne constitue pas seulement une perspective à un horizon plus ou moins lointain. Il comporte, grâce à l'argent dégagé par les privatisations, soit 2 milliards de francs, une dotation exceptionnelle qui va permettre de lever 3 milliards de francs complémentaires d'emprunts et d'accélérer le programme de réalisation sans peser exagérément sur le budget de l'Etat. On ne peut que se féliciter qu'une partie significative du produit des privatisations effectuées au premier semestre de l'année 1987 serve au financement d'investissements à long terme, particulièrement utiles pour le pays et qui auront certainement des retombées économiques bénéfiques.

Naturellement, le budget pour 1988 tient compte, pour la première fois, de ce programme autoroutier puisqu'il prévoit le lancement, en 1988, de 320 kilomètres d'autoroutes, contre 200 kilomètres en 1987 et seulement 100 kilomètres en 1986. Le Gouvernement s'est, en outre, engagé à accélérer les études des nouveaux tronçons, de sorte que les travaux puissent démarrer vers 1992 et les mises en service s'échelonner entre 1995 et l'an 2000. On a trop souvent entendu, ici ou là, dans certaines de nos traversées notamment, des regrets au sujet de l'abandon en France de toute planification pour ne pas se réjouir de celle qui vient d'être réactivée en ce qui concerne les autoroutes et les grandes routes de liaison.

Toutefois, vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, que les populations concernées par ces projets sont encore dans l'incertitude quant aux conditions de leur réalisation. C'est ainsi que la région que je représente, le nord de l'Yonne, est concernée au premier chef par la réalisation de l'autoroute A 5, Paris-Melun-Sens-Troyes, qui devrait permettre notamment de mettre la commune de Sens à moins d'une heure de Paris. Une partie du tracé a fait l'objet, dans le passé, d'une déclaration d'utilité publique, jusqu'à Sens. Une autre partie vient d'être, semble-t-il, arrêtée avec le futur concessionnaire, de Sens à Troyes. Ces tracés vont-ils être confirmés par le Gouvernement prochainement ?

Quelles dispositions sont prévues pour l'approche de la capitale elle-même à partir de Melun, à la sortie de cette autoroute ? Quand les réalisations peuvent-elles être envisagées pour ma région ? Telles sont les quelques questions que je souhaitais vous poser sur cet important projet.

Par ailleurs, pour la première fois, la voie rapide de liaison Orléans - Troyes par Sens figure au schéma directeur. Cela permet, à juste titre, de mieux canaliser le flux des mouvements venant du Nord et de l'Est à destination de l'Ouest et du Sud-Ouest - en passant par une ville chère au ministre des transports - sans passer par la capitale. Cela sera particulièrement utile pour le transit international. Mais la réalisation d'une telle liaison exige-t-elle la mobilisation de concours financiers des départements et des régions. Le problème est de savoir dans quelles proportions.

En effet, cette liaison, si elle est particulièrement utile, demeure excentrée par rapport à la région Bourgogne. Aussi est-il à craindre que, si l'on demande au département de l'Yonne et à la région Bourgogne une contribution importante, ils ne soient dissuadés de l'accorder, préférant réserver leurs disponibilités pour des projets irriguant mieux la région.

Si le programme autoroutier fait un bond très significatif, spectaculaire même, le programme routier va connaître également des avancées importantes. En effet, les crédits destinés aux investissements routiers vont progresser de 13,8 p. 100. Les dotations des contrats Etat-région devraient augmenter de 6,8 p. 100, ce qui devrait permettre d'obtenir un bon taux de réalisation de ces contrats. Ceux-ci, dans l'ensemble, ont donné satisfaction, même si nous avons eu l'impression, dans l'Yonne, d'avoir été quelque peu sacrifiés sur l'autel de la solidarité régionale bourguignonne.

En revanche, les crédits d'entretien des routes progressent peu - et, dans ce domaine, je ne partage pas totalement votre optimisme, monsieur le ministre. Surtout, les crédits destinés aux opérations de sécurité connaissent, si l'on tient compte de la quasi-disparition des dotations au titre du Fonds spécial des grands travaux, une baisse de 33,7 p. 100 en crédits de paiement, après une diminution de 10,5 p. 100 en 1987. Il est vrai que les autorisations de programme, elles, progressent très légèrement de 2,7 p. 100.

Il semble - et je partage tout à fait les analyses de mon collègue Michel Barnier, rapporteur de la commission des finances - que les pouvoirs publics, comme la population, n'aient pas toujours pris l'exacte mesure de l'importance du problème de la sécurité routière et de la nécessité d'apporter des remèdes significatifs et adaptés à l'hécatombe que nous avons à déplorer chaque année. La route tue chaque année plus de 10 500 personnes, c'est-à-dire l'équivalent d'une ville comme celle dont j'ai la charge, Joigny, légèrement plus petite que celle dont vous êtes maire, monsieur le ministre, Vitry. Les causes de cette situation sont multiples. Il faut, dans ce domaine, multiplier la prévention et l'information, renforcer les contrôles, être très vigilant sur la répression des infractions constatées et aussi effectuer constamment des investissements d'adaptation nécessaires pour faire disparaître les points noirs et aménager les portions de route les plus dangereuses. L'effort, dans ce domaine, ne doit pas se relâcher. Il faut, au contraire, le poursuivre, et même l'amplifier.

Enfin, force m'est de souligner que le budget des voies navigables, monsieur le ministre délégué, demeure réduit à la portion congrue, voire à la diète : 240 millions de francs d'autorisations de programme, comme l'année dernière, et une baisse des crédits de paiement - vous l'avez souligné tout à l'heure - de près de 30 p. 100. Ce n'est malheureusement pas brillant. Ce n'est pas pourtant faute d'avoir des projets d'investissement utiles, indispensables dans une économie moderne. Bien sûr, des décisions ont été prises lors d'un comité interministériel, le 31 juillet dernier, pour lancer certains travaux, mais les crédits correspondants doivent encore

être précisés. Aussi souhaiterais-je, monsieur le ministre délégué, vous demander si vous avez remis au rang des illusions perdues les propositions du rapport Grégoire, en particulier l'aménagement à grand gabarit de l'Yonne de Montereau à Sens et Migennes. Ce projet est vital pour la région que je représente et, notamment, pour le transport des produits agricoles. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean Auroux. Vous vous croyez au conseil général de l'Yonne !

M. Philippe Aubergier. Peut-on espérer un démarrage des travaux correspondants au cours du prochain Plan ? D'ici là, peut-on escompter des travaux d'entretien sur cette portion de voie navigable, malheureusement fort dégradée ?

M. Jean-Pierre Fourré. Prenez vite un rendez-vous au ministère ! (*Sourires sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Philippe Aubergier. Dans une conjoncture aussi difficile que la conjoncture actuelle, un budget comporte nécessairement des choix, et certains choix peuvent paraître bien rigoureux au regard des ambitions légitimes de notre pays, des retards accumulés et des besoins ressentis par les régions.

M. Franck Borotra. Très bien !

M. Philippe Aubergier. Mais, mesurant l'ampleur de votre tâche, votre souci constant de privilégier l'emploi et la nécessité de vous limiter à quelques priorités bien choisies, je veux, monsieur le ministre, vous apporter l'appui sans réserve du groupe du rassemblement pour la République,...

M. Franck Borotra. Bravo !

M. Philippe Aubergier. ... en souhaitant seulement que les budgets futurs permettent au Gouvernement de combler les quelques lacunes qui subsistent encore malheureusement dans votre budget pour 1988. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

M. le président. Je remercie M. Aubergier d'avoir strictement respecté son temps de parole. J'invite les orateurs suivants à l'imiter.

La parole est à M. Gérard Bordu, pour dix minutes.

M. Gérard Bordu. Monsieur le ministre, quelles que soient les réalisations prévues, le budget des transports que vous nous présentez ne répond pas, selon nous, aux besoins majeurs de l'économie française.

Il marque un recul important : moins 6 p. 100 en francs courants par rapport à 1987, c'est-à-dire près de 10 p. 100 si l'on tient compte de l'inflation.

Les crédits de fonctionnement du ministère baissent de 5,1 p. 100, les crédits d'investissements chutent de 11 p. 100.

Ce budget est caractérisé par la soumission aux décisions et aux intérêts du grand capital européen, à qui vous offrez le réseau de transports dont il a besoin pour transiter dans notre pays, dans la perspective du marché européen de 1992.

Pour les usagers, votre credo libéral peut se résumer à faire payer plus pour un service public de moindre qualité. Ces orientations sont présentes dans chaque mode de transport.

Ainsi, en matière de transport ferroviaire, votre objectif est de réduire le réseau à quelques axes principaux et de délaisser des régions entières. Les suppressions d'emplois se poursuivent à grande vitesse : 25 000 en deux ans.

Mais vous vous heurtez à des résistances, celles des cheminots, qui défendent le service public. Ainsi, nous nous félicitons que, contrairement à vos intentions, vous en veniez finalement à laisser la réalisation du T.G.V. Nord à la S.N.C.F. et non à des intérêts strictement privés. Vous avez cependant assorti cette réalisation de deux mauvaises décisions : la première est relative au choix du tracé qui évite Amiens et la Picardie, la seconde aux conditions de financement.

Alors que le T.G.V. Atlantique avait bénéficié de concours de l'Etat à hauteur de 30 p. 100 pour les dépenses d'infrastructures, le T.G.V. Nord n'aura rien !

Vous poussez la S.N.C.F. à un endettement de plus en plus insupportable alors que ses charges financières sont déjà de l'ordre de 10 milliards. Vous continuez ainsi à fragiliser la

société nationale et vous refusez de tenir les engagements pris et qui figurent au cahier des charges de la S.N.C.F. C'est ainsi que, prenant prétexte d'une dotation en capital - laquelle était nécessaire -, sort supprimées les subventions en faveur du T.G.V. Atlantique et des plans d'électrification régionaux, et est amputée la contribution pour charge d'infrastructures.

En fait, cette attitude correspond à une stratégie qui vise au dépeçage de la société nationale. Cette stratégie passe par des abandons de lignes et de réseaux considérés non rentables, par des augmentations de prix, par des suppressions de tarifs sociaux comme le billet congé payé l'année dernière, par la remise en cause du principe de la péréquation tarifaire ou par celle des abonnements S.N.C.F. domicile-travail, contre laquelle de nombreuses actions ont été menées au printemps dernier, notamment par des comités d'usagers et par la fédération C.G.T. des cheminots.

Le plan routier et autoroutier devrait répondre, quant à lui, à des retards en matière d'équipement et de maillage du pays, ainsi qu'à une sécurité améliorée. Mais il subit, lui aussi, la marque de vos orientations européennes, qui vont aboutir à faire de la France une zone de transit européen, à favoriser la pénétration sur le marché intérieur des grands groupes multinationaux et multimodaux, qui s'appuieront par exemple sur les 140 000 entreprises de transports routiers que compte l'Espagne, c'est-à-dire sur la plus grande « flotte » européenne, laquelle est qualifiée dans la profession de « pavillon de complaisance de la route », tant les conditions de travail des salariés et artisans y sont mauvaises.

Au lieu d'harmoniser, conformément à l'article 117 du traité de Rome, les conditions sociales dans le transport routier en essayant de les faire progresser, vous vous apprêtez, au contraire, à l'horizon 1992, à tirer l'ensemble du transport routier vers le bas.

Vous allez également à l'encontre des intérêts des automobilistes en instituant des liaisons à péage dans les zones urbaines, comme vous l'avez décidé pour l'A 14, ce à quoi nous nous opposons.

Nous demandons également de dégager les crédits nécessaires sur le budget de l'Etat pour achever rapidement l'A 86.

Vous jouez la route contre les autres moyens de transport, au lieu de rechercher l'harmonisation.

Les besoins sont pourtant nombreux dans le domaine des transports collectifs. Que l'on songe aux fatigues accumulées dans le métro, le R.E.R., les trains bondés, les embouteillages incessants. Que l'on songe au gâchis de carburant, au gâchis que représente pour les entreprises le manque de fluidité dans les échanges de marchandises. Que l'on songe aux incidents provoqués par la saturation de certaines lignes comme la ligne A du R.E.R. et à l'absence de matériel moderne sur d'autres lignes - c'est d'ailleurs le lot commun des transports urbains. Se déplacer devient quelquefois un calvaire !

Or, ainsi que le note le G.A.R.T., vous proposez pour les transports collectifs urbains et interurbains une régression de 45,3 p. 100 pour 1988. La province est particulièrement touchée par celle-ci.

En région parisienne, ce recul est net pour les subventions d'investissement en faveur de la R.A.T.P. et du réseau de banlieue de la S.N.C.F. D'importants projets, tel celui de tramway Bobigny - Saint-Denis, sont menacés d'abandon. Il n'y a pas d'argent pour les liaisons de banlieue à banlieue, mais vous financez la desserte de Disneyland pour pouvoir en assurer l'efficacité compte tenu du secteur dense de Marne-la-Vallée.

La pénurie des crédits se conjugue avec les réductions d'emplois et la hausse des tarifs - la R.A.T.P. prévoit en effet une augmentation supérieure de 3 p. 100 à celle de l'inflation. Les usagers voyageront donc plus mal et plus cher !

Or, des solutions positives existent, et elles ont été défendues à plusieurs reprises par mon ami M. Jean-Claude Gaysot.

Ainsi, pour améliorer les déplacements domicile-travail et réduire leur durée, il conviendrait de généraliser le remboursement par l'employeur de 50 p. 100 des frais de transport et de porter progressivement ce taux à 80 p. 100. Pour dégager des moyens financiers, il faudrait mettre à contribution les bénéficiaires réels des réseaux de transports urbains : grandes surfaces commerciales et promoteurs immobiliers notamment.

J'en viens au transport aérien, secteur où la déréglementation, aurait des conséquences graves pour le droit au transport et pour la sécurité des usagers.

A l'échéance 1992, vous allez ouvrir le marché aérien français aux compagnies des autres pays de la C.E.E., leur livrant ainsi le marché le plus important d'Europe occidentale. La concurrence dans l'espace aérien européen va s'exacerber sur quelques axes porteurs jugés rentables. Mais celle-ci va se faire au détriment des conditions de travail des personnels, de la maintenance des appareils et du service rendu aux passagers. Ce risque est grand.

A cet égard, la déréglementation qui dure depuis dix ans aux Etats-Unis est révélatrice : les principaux aéroports sont saturés, mais nombre de liaisons secondaires sont abandonnées ; des compagnies aériennes font faillite ; les services sont très dégradés et les risques de collision ont augmenté.

Nous pensons, au contraire, qu'il faut développer le transport aérien, notamment, ainsi que cela est envisagé, en prévoyant le lancement d'une nouvelle génération d'Airbus et en le démocratisant pour en permettre l'accès à de nouvelles catégories sociales.

Nous sommes, monsieur le ministre, opposés à votre budget et à la politique qu'il traduit, laquelle est d'ailleurs conforme à la logique qui est la vôtre en prévision de l'échéance de 1992.

Pour notre part, nous estimons qu'il faut jouer la carte de la complémentarité des modes de transport, c'est-à-dire utiliser de façon harmonieuse les atouts propres à chacun d'eux, et qu'il convient de disposer d'infrastructures modernes irriguant bien nos régions. C'est la condition nécessaire pour avoir des transports rapides, sûrs, fiables et efficaces, qui permettent notamment la reconquête du trafic de marchandises, laquelle passe par la coopération rail-route malheureusement abandonnée, le développement de filières de transport et la mise en œuvre d'une coopération entre transporteurs et chargeurs.

Pour ce qui est des voies navigables, nous vous interrogerons tout à l'heure, monsieur le ministre, au moment des questions.

Nous voulons, en fait, une politique nationale qui coïncide avec nos relations internationales et non point une politique européenne qui se contente de favoriser les opportunités nationales sur les trajets Nord-Sud et inversement. Pour cela, il faut moins de coïncidences, moins de transit et plus de réponses en faveur de notre économie et de l'emploi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. Charles Fèvre, pour cinq minutes.

M. Charles Fèvre. Messieurs les ministres, mes chers collègues, avec 38 milliards de francs, le projet de budget des transports terrestres, auquel je limiterai mon court propos, est en baisse de 8 p. 100 par rapport à rapport à celui de 1987.

Certains - ils l'ont d'ailleurs déjà fait - ne manqueront pas d'en tirer argument pour dire que nos transports se dégradent et se porteront moins bien en 1988 qu'en 1987. Comme si la santé d'un secteur économique se mesurait au volume des crédits publics qui lui sont consacrés ! La réalité est heureusement toute autre.

Ce budget participe comme d'autres à la nécessaire maîtrise de l'évolution des dépenses publiques, mais développe sérieusement l'effort d'investissement et de productivité, ce qui est primordial. Ces deux évolutions sont conformes à l'intérêt de notre économie et du contribuable.

L'essentiel de ce budget, 30 milliards de francs, concerne les concours financiers attribués à la S.N.C.F., lesquels diminuent de 7 p. 100 au titre du régime des retraites et des charges d'infrastructure. C'est là que réside essentiellement l'origine de la réduction des crédits.

L'indemnité compensatrice attribuée à la R.A.T.P. - un peu plus de quatre milliards de francs - sera stable en francs courants pour la troisième année consécutive, alors qu'elle n'avait cessé d'augmenter avant 1986.

Un effort de productivité conforme aux dispositions du contrat de plan est demandé à ces deux grandes entreprises publiques - S.N.C.F. et R.A.T.P. - dont l'assainissement financier se poursuit.

La part payée par l'usager, par rapport à celle payée par le contribuable, sera un peu plus forte que l'an dernier, notamment à la R.A.T.P. C'est d'ailleurs conforme à ce que j'avais souhaité l'an dernier.

Grâce à des dotations en capital, qui atteindront 3,1 milliards de francs pour la S.N.C.F. pour les années 1987 et 1988, l'effort d'investissement et de modernisation restera soutenu, notamment en faveur du T.G.V. Atlantique. Là aussi, le contrat de plan sera respecté.

La S.N.C.F. comme la R.A.T.P. sont ainsi confortées dans l'économie de marché des transports et pourront mieux faire face à la concurrence des autres moyens de transport, y compris à celle de la voiture individuelle.

Pour que la concurrence conduite au progrès à travers la productivité, il importe aujourd'hui que l'on poursuive rapidement l'égalisation des conditions de concurrence, qu'il s'agisse des compensations ou des conditions de travail. C'est la condition primordiale pour que chaque mode de transport devienne complémentaire des autres, au lieu qu'il en soit le concurrent acharné.

Le transport routier, lequel est bénéficiaire de la libération du système des autorisations et des mesures générales qui ont été prises depuis dix-huit mois ou prévues dans le budget 1988 en faveur des entreprises, a eu longtemps une attitude trop malthusienne et n'a vu pendant des années son salut que dans le transfert de trafic du chemin de fer et de la voie d'eau vers la route. Aujourd'hui, heureusement, un autre état d'esprit règne. Le transport routier regarde vers l'horizon 1992 et souhaite l'harmonisation avec les autres pays de la Communauté dans les domaines de la fiscalité spécifique, de la législation sociale, de la réglementation des normes, des contraintes réglementaires et des contrôles.

A propos de fiscalité spécifique, la part de déduction de la T.V.A. sur le gazole passera de 50 à 60 p. 100. Ne peut-on accélérer le rythme afin que nos entreprises renforcent mieux leurs capacités avant et non au moment de l'échéance de 1992 ? Nos entreprises de transport routier devront en effet à cette date affronter de redoutables concurrents comme les Hollandais, les Allemands, les Espagnols et les Italiens. Elles s'y préparent activement ainsi que le montre la prise en compte de ce thème essentiel de 1992 lors d'un récent congrès de la profession. Mais il faut les y aider et leur en donner les moyens.

Le même, si les transports collectifs ferrés - S.N.C.F. et R.A.T.P. - font l'objet d'un effort important, du reste conforme aux engagements pris, on peut se demander pourquoi disparaît dans la loi de finances une aide à la modernisation du parc d'autocars assurant les lignes régulières et les transports scolaires. La profession s'en est inquiétée. Pouvez-vous la rassurer, monsieur le ministre ?

Les transports collectifs urbains ont longtemps été un sujet de controverse, la R.A.T.P. et les lignes de banlieue de la S.N.C.F., faisant l'objet d'un effort soutenu d'investissement - lequel était d'ailleurs justifié -, et d'une importante compensation, à laquelle participaient les provinciaux alors même que les transports urbains des grandes villes se sentaient délaissés.

L'effort, engagé depuis deux ans, pour un meilleur équilibre se poursuit et il faut s'en réjouir : la compensation dont bénéficient les transports parisiens est maintenue à son niveau de 1987, tandis que d'importants crédits d'équipement sont prévus au budget 1988 en faveur des métros de province sans que soit relâché pour autant l'effort en région Ile-de-France.

Les voies d'eau posent les problèmes que nous connaissons. Après avoir hésité, le Gouvernement donnera en 1988 la priorité à deux voies à grand gabarit. Est sans doute l'avenir, mais que deviennent, monsieur le ministre, nos canaux de type Freycinet ? Que compte-t-on en faire s'ils sont de moins en moins entretenus ? Les gouvernements de gauche avaient eu l'intention de consacrer en leur faveur un effort exceptionnel et les actes avaient suivi les intentions pendant un an ou deux ; mais les trois années suivantes, l'austérité a tout effacé ! Quelles sont donc vos intentions quant à l'avenir des voies d'eau, monsieur le ministre ?

Je terminerai mon intervention par quelques mots sur le réseau routier et autoroutier.

Il faut rendre hommage au Gouvernement qui a fait de l'amélioration et de l'extension de ce réseau l'un des points d'appui essentiels du développement économique et de l'amé-

nagement du territoire. Il sera aussi un des moyens privilégiés du développement de la sécurité routière sur laquelle les rapporteurs et le Gouvernement ont à juste titre insisté.

Les crédits routiers augmentent de près de 14 p. 100 en faveur du réseau national. A l'horizon 2000, la France disposera d'un réseau autoroutier ou à caractéristiques autoroutières dense et de qualité de 9 200 kilomètres, lequel sera doté de surcroît de transversales qui font actuellement cruellement défaut. Le rythme des mises en chantier, vous l'avez rappelé, passera de 100 kilomètres en 1986 à 300 en 1988. Le plan autoroutier, qu'il est toujours aisé de tracer sur une carte de France, est de plus complété par un plan de financement cohérent et sérieux qui lui donne sa vraie crédibilité. C'est une grande première, qu'il nous faut saluer.

M. le président. Je vous prie de conclure.

M. Charles Fèvre. Je conclus, monsieur le président.

Assistant au conseil d'administration de la société Autoroute de France, j'y ai entendu dire qu'à partir de 1991-1992 l'ensemble des emprunts serait remboursé, ce qui permettrait de prendre le relais des dotations d'un montant de 2 milliards accordées par l'Etat.

La gauche, qui semblait donner des leçons tout à l'heure...

M. Jean Auroux. Eh oui !

M. Charles Fèvre. ... a, il faut le rappeler, ignoré les autoroutes, ainsi que leur importance pour la France dans le marché européen. Il était temps que la majorité change ! (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

En conclusion, je dirai que le budget des transports pour 1988 est un bon budget, *a fortiori* si l'on y inclut les programmes routiers et autoroutiers. Il contribue à la limitation des dépenses publiques, donc de la fiscalité, à l'assainissement des comptes des entreprises et, enfin, au soutien de l'activité économique grâce à un niveau d'investissement public élevé. Par ces investissements, il est un budget d'avenir, car il prépare au développement de demain ainsi qu'à l'entrée de la France dans le grand marché unique européen de 1992.

Pour toutes ces raisons, le groupe U.D.F. votera le budget des transports pour 1988. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Fourré, pour dix minutes.

M. Jean-Pierre Fourré. Monsieur le président, messieurs les ministres, mesdames, messieurs les députés, permettez-moi tout d'abord de regretter de ne pas avoir trouvé cette année dans les rapports de nos commissions sur l'aviation civile, et particulièrement dans le rapport de M. Labbé qui le faisait régulièrement les années précédentes, une présentation de la politique spatiale alors que nous sommes arrivés à un moment où se joue l'avenir de la capacité d'intervention européenne dans ce domaine.

Alors que tous s'accordent à reconnaître que les efforts poursuivis depuis des années devraient nous permettre d'être demain au rendez-vous de l'espace, tout peut être remis en question avec, à terme, le risque de perdre la troisième place que nous occupons dans ce domaine, derrière les Etats-Unis et l'U.R.S.S. et d'être dépassés par le Japon ou la Chine. Cette troisième place est d'ailleurs bien fragile, si l'on tient compte de la différence d'importance des programmes spatiaux : l'Europe fait sept fois moins dans ce domaine que les Etats-Unis, alors que sa puissance économique est équivalente.

Les 9 et 10 novembre, les ministres « de l'espace » des treize Etats membres de l'Agence spatiale européenne se réuniront à La Haye pour approuver, entre autres, les financements de programmes Ariane 5, Hermès et Columbus. Incontestablement, cette conférence européenne sera une échéance majeure où se décidera, sous la forme d'arides pourcentages et de chiffres budgétaires, la capacité de l'Europe, scientifique à poursuivre ses explorations spatiales. Or, l'une des interrogations majeures réside dans le fait de savoir si les pays membres ont la volonté d'accroître leur effort financier dans le domaine spatial.

Lors de la réunion de Rome de janvier 1985, les ministres européens chargés de l'espace avaient adopté un ensemble de résolutions qui montraient clairement leur volonté d'engager le programme spatial européen dans la direction des vols habités et de donner ainsi à l'Europe une complète auto-

nomie dans l'espace. Les ministres avaient pris acte avec intérêt de la décision française - qui avait déjà été défendue à La Haye en 1983 par M. François Mitterrand - de mener à bien un programme d'avion spatial habité, *Hermès*, et de la proposition faite par la France d'associer aux études détaillées ses partenaires européens intéressés. Ces mêmes ministres avaient pris conscience que ces décisions exigeaient une augmentation substantielle des ressources entre 1985 et 1990.

Aujourd'hui, chacun est préoccupé. L'hostilité du Gouvernement britannique à une augmentation des dépenses de l'Agence spatiale, donc des budgets scientifiques, et surtout les réticences du gouvernement fédéral sont préoccupantes. Il n'est pas douteux que nous sommes actuellement à un moment où l'Europe peut se placer dans ses nouvelles activités spatiales et qu'elle ne s'y placera bien que si les partenaires décident d'y participer complètement ; d'où l'importance de la position que prendra la France.

Nous savons en effet à quel point le spatial joue un rôle mobilisateur dans de nombreux domaines technologiques : matériaux, aérodynamisme, aérothermique, intelligence artificielle, sources d'énergie, etc. En outre, des retombées essentielles se produisent dans l'industrie aérospatiale, même si cette activité ne représente encore en France que 6,8 p. 100 du P.I.B. en 1987. La maîtrise technologique qu'exige ce secteur est en effet un facteur important pour le développement de nombreuses industries. La France doit donc s'exprimer clairement sur ses engagements et sur ses choix. On parle ainsi beaucoup d'*Hermès*, mais il nous faut être très clairs pour convaincre nos partenaires. Tant en ce qui concerne le cockpit éjectable que le niveau de prix, où en sommes-nous, monsieur le ministre ?

Comment, au demeurant, ne pas partager l'appréciation du Président Mitterrand lors de son voyage d'Etat en R.F.A. et de sa visite du Centre allemand de recherches aérospatiales : « Il faut résoudre les problèmes d'appréciation technique et financier concernant *Hermès*, sans quoi, dans un an, deux ans, trois ans, Ariane V va rester en panne et, selon une expression commune en France, on aura l'air malin ! » L'Europe doit conquérir son autonomie spatiale et tout doit être mis en œuvre pour que chacun choisisse vraiment entre un atlantisme qui permet de considérer qu'il serait plus commode de s'arranger avec les techniques américaines et une Europe spatiale qui revendique son autonomie.

Exister, prendre part à la course de l'homme vers le progrès, vers la maîtrise, vers la connaissance du monde et de l'univers, voilà qui doit motiver l'Europe à aller de l'avant dans le domaine de l'espace et faire du programme spatial un enjeu non seulement technologique, mais politique. Il faut arriver à faire admettre que la recherche et la politique industrielle doivent disposer d'une certaine faveur. Ce n'est pas toujours bien compris. Quand on a la charge de millions d'hommes, on cherche à satisfaire les besoins immédiats et l'espace n'est pas forcément perçu comme un besoin. L'espace coûte cher mais il faut se décider politiquement. L'Europe a la capacité technique, scientifique et industrielle. La France, en son sein, a un rôle déterminant à jouer. A quelques jours de la conférence ministérielle de l'Agence spatiale à La Haye, je souhaite que la France aille à cette réunion avec la ferme résolution de voir se réaliser dans les meilleurs délais l'ensemble du programme spatial européen défini à Rome en janvier 1985, et que s'exprime à cette occasion une réelle volonté politique.

Monsieur le ministre, notre collègue Jacques-Roger Machart souhaitait intervenir et vous faire part de ses observations sur l'aviation civile et la construction aéronautique. Retenu dans son département, il m'a demandé de le remplacer.

On peut légitimement se demander si les engagements pris par l'Etat en faveur de la construction aéronautique pour 1988 sont vraiment à la hauteur d'un programme ambitieux pour notre aviation civile, compte tenu de la situation de forte concurrence internationale que doit affronter cette industrie, ou s'ils ne révèlent pas une attitude trop attentiste de la puissance publique.

Certes, c'est avec satisfaction que nous prenons acte de la croissance, de près de 12,5 p. 100, des crédits prévus en autorisations de programme pour l'année prochaine. Permettez cependant que nous regrettions une amorce de redressement bien tardive, après le coup d'arrêt porté l'année dernière à l'effort qui avait été engagé précédemment par les gouverne-

ments de la gauche. Cela réduit quelque peu l'ampleur des engagements annoncés pour l'année 1988, d'autant qu'on observe une réduction des crédits de paiement.

De plus, l'effort entrepris réellement ne dépend pas seulement des crédits inscrits au budget du ministère des transports.

Des déclarations d'intention rapportées par la presse paraissent d'une dotation en capital de 1,5 milliard de francs pour la S.N.E.C.M.A. et de 2,5 milliards de francs pour l'Aérospatiale. Y a-t-il en engagement précis du Gouvernement sur ce point ? J'avoue que l'obscurité des documents budgétaires à ce sujet, qu'ils relèvent de la défense ou des comptes spéciaux du Trésor, ne permet pas de répondre. Pourtant, le système des fonds d'avances remboursables utilisé pour les nouveaux programmes tend à faire autofinancer de manière croissante les charges de recherche-développement par les entreprises. En outre, la pression sur le taux d'autofinancement de nos entreprises des effets conjoints de la baisse du dollar et de taux d'intérêts élevés nécessite que l'Etat prenne toutes ses responsabilités pour favoriser un meilleur équilibre des bilans des entreprises dans cette phase difficile.

De même, on peut apprécier que des décisions positives aient enfin été prises, après beaucoup d'atermoiements, en ce qui concerne l'élargissement de la famille Airbus au bi-réacteur moyen courrier A 330 et au quadriréacteur A 340, et le C.F.M. 56-5 CL, qui leur est lié. Des crédits substantiels sont inscrits qui redressent l'effort insuffisant de l'année dernière, passant de 130 à 4 457 millions de francs en autorisations de programme pour les Airbus, et à 120 millions de francs en autorisations de programme pour le C.F.M. 56.

De plus, nous voulons croire que, lors de la seconde phase des négociations entre la C.E.E. et les Etats-Unis qui se déroulera le 11 décembre prochain, le gouvernement français saura continuer à faire preuve de fermeté face aux injustifiables menaces protectionnistes américaines.

Mais j'aimerais être sûr, monsieur le ministre, que tous les efforts seront faits pour permettre à l'Aérospatiale, par ailleurs engagée dans la réalisation de son programme ATR 72 et dans un redressement difficile de sa division hélicoptères, de consolider le rôle du consortium Airbus, qui détient déjà 15 p. 100 du marché mondial des appareils civils, pour qu'il puisse prendre 30 p. 100 du marché dans les années 1990 et au début du XXI^e siècle.

On a beaucoup parlé au cours de ces derniers mois d'une possible coopération entre Airbus Industrie et l'avionneur américain Mac-Donnell-Douglas, notamment autour d'un projet d'A 320 allongé ou du M.D. 91. Pour notre part, dans la mesure où une telle coopération permettrait d'accroître la compétitivité d'un pôle européen de la construction aéronautique face à Boeing et qu'elle ne se traduirait pas par une quelconque subordination, nous ne serions pas *a priori* opposés à ce type d'accord. Cependant, dans une phase où l'Aérospatiale parle d'un élargissement de la sous-traitance, la priorité doit aller avant tout à une meilleure répartition des plans de charge au sein de l'industrie aéronautique française, en faveur notamment de Dassault, qui traverse une période difficile de reconversion. A cet égard, il nous semble indispensable que l'Etat joue pleinement son rôle de tutelle et effectue les nécessaires arbitrages dans les compensations entre les entreprises concernées.

Enfin, les crédits prévus par ce budget pour le financement des programmes nouveaux permettent-ils vraiment d'affronter l'avenir de manière satisfaisante ? Ce n'est pas sûr. Ainsi l'Etat doit-il prendre en considération le projet d'un avion civil de 100 places et favoriser la coopération internationale et européenne avec l'Aérospatiale, qui y serait liée, sans quoi ce projet pourrait voir le jour sans la France. De même, le Gouvernement peut-il réaffirmer son engagement à respecter sa promesse d'une avance remboursable de 2,5 milliards de francs à la SNECMA...

M. le président. Je vous remercie de conclure, monsieur Fourré.

M. Jean-Pierre Fourré. Je termine, monsieur le président.

... pour la réalisation du moteur PROPFAN-U.D.F. avec General-Electric, après les 650 millions de francs en autorisations de programme et les 518 millions de francs en crédits de paiement déjà prévus pour 1988 ? Je constate d'ailleurs, à la lecture de l'intéressant échange de courrier entre mon col-

lègue rapporteur spécial, M. Gantier, le président-directeur général de la SNECMA et M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie et des finances, que nous ne sommes pas seuls, dans cette assemblée, à considérer que l'ampleur des programmes pris en charge par ce motoriste - il faudrait citer, en plus des C.F.M. 56 et de l'U.D.F., le cas du C.F. 6-80 - nécessite un effort particulier de l'Etat actionnaire. Mais je n'ai pas l'impression que la réponse de M. le ministre d'Etat citée par M. le rapporteur traduise un engagement clair.

En définitive, monsieur le ministre, les succès de notre industrie aéronautique civile démontrent qu'elle n'est certes pas en mauvais état et qu'une politique à la hauteur des enjeux pourrait même lui offrir des perspectives plus qu'encourageantes. Il n'en demeure pas moins qu'une conjoncture difficile et une concurrence internationale forte rendent sa situation fragile. J'ai souligné sur ce point ce qui dépendait directement de la responsabilité de l'Etat. Mais je crois en outre que la réussite durable de notre industrie aéronautique suppose avant tout des salariés - ouvriers, techniciens et cadres - motivés. Cela passe par une relance de la politique contractuelle avec les syndicats, portant non seulement sur les rémunérations mais également sur la formation et l'organisation du travail. Car l'essor de nos entreprises est fonction de l'investissement sur l'intelligence des salariés et de la capacité d'initiative qui leur est accordée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Jacques Mellick, pour cinq minutes.

M. Jacques Mellick. Messieurs les ministres, l'an dernier, à cette même tribune, j'avais la triste mission de rappeler que le budget des voies navigables pour 1987 s'apparentait d'avantage à un budget de conservation du patrimoine qu'à un budget considérant le transport fluvial comme un mode de transport indispensable au développement de notre économie.

Je dois constater aujourd'hui, à la lecture de vos propositions pour 1988, que vous ne nourrissez même plus cet objectif de sauvegarde d'un minimum de notre réseau fluvial.

Quand, le 18 septembre dernier, vous répondez à un journaliste : « La voie d'eau est un transport lourd sur lequel on peut s'interroger : que sera-t-il dans dix ans ? », quelle ambiguïté !

Alors, soyez clair et ne déclarez pas, ce même 18 septembre, que les deux lignes directrices du budget de 1988 consistent à « remettre la France au carrefour de l'Europe » et à « mobiliser l'ensemble des parties concernées pour qu'elles prennent en charge leur propre avenir ».

« La France au carrefour de l'Europe » ! Parlons-en ! Regardez l'Europe fluviale, le gabarit de ses réseaux comparé à celui de notre propre réseau !

Comment comptez-vous hisser la France au niveau européen alors que votre budget brille par la stagnation des autorisations de programme - 240 millions, en francs courants, comme en 1987 - et la réduction de 91 millions de francs des crédits de paiement, qui s'élèvent eux aussi à 240 millions de francs !

« Récession oblige », pour reprendre vos propres termes. Il s'agit bien d'un budget de récession ! Quant aux crédits de paiement, permettez-moi de craindre qu'ils soient insuffisants pour apurer les dettes de l'Etat aux collectivités, chambres de commerce et autres, qui font, elles, confiance au transport fluvial. Les rares chantiers encore en cours sur les voies navigables ne risquent-ils pas d'être interrompus l'année prochaine faute de crédits de paiement suffisants ?

De même, monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer si, en 1988, l'entretien et la maintenance du réseau actuel seront assurés de manière à créer les conditions indispensables de sécurité pour leur exploitation alors que le barrage de Cumières, écroulé depuis plusieurs mois, est toujours interdit à la navigation, que, l'année dernière, la digue du canal du Nord se rompit et que, récemment, c'était au tour du barrage de Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux, sur la Marne ? On ne compte d'ailleurs plus les incidents de ce genre dus à des défauts d'entretien normal.

En ce qui concerne les subventions d'investissement accordées par l'Etat - titre VI, chapitre 63-45 -, aucune autorisation de programme n'est prévue. Faut-il en conclure que l'Etat se désintéresse de la valorisation économique de la voie d'eau ? Cela serait très significatif.

Les perspectives pour les contrats de Plan ne sont guère encourageantes. De l'enveloppe des crédits travaux neufs, vous avez soustrait une somme de 114,5 millions de francs, ce qui la ramène à 60 millions de francs, lesquels ne permettront bien évidemment pas de respecter les engagements des contrats de Plan 1984-1988.

Ainsi, le contrat de Plan conclu avec le Nord-Pas-de-Calais ne sera respecté qu'en faible partie. Le contrat Etat-Languedoc-Roussillon est lui aussi mis à mal puisqu'il ne sera réalisé qu'à 60 p. 100 au maximum, avec un retard probable de deux ans.

Voilà ce que vous proposez à « l'ensemble des parties concernées », et vous souhaitez que ces dernières se mobilisent ! Les crédits diminuent, mais que l'effort demeure ! Nous sommes loin du « aide-toi, le ciel t'aidera » d'un de vos prédécesseurs et amis !

De plus, le maintien des autorisations de programme à un montant identique à celui de 1987 et les décisions prises lors du comité interministériel du 30 juillet dernier - au-delà de l'incontestable effet d'annonce - permettront peut-être de lancer un programme de mise à grand gabarit sur la liaison Rhin-Rhône et sur la Seine.

Mais, soyons pragmatiques, qui va payer le financement de l'établissement public de la Seine et de l'Oise, dont la création a été annoncée ?

La reconnaissance de la polyvalence de la voie d'eau et la possibilité d'en tirer les conséquences sur le plan financier sont enfin admises. L'association pour le développement et la connaissance de la voie d'eau, dont je suis le président et qui en avait fait son objectif, ne peut que s'en réjouir. Mais des décisions concrètes, des modalités pratiques de traduction de ce principe s'imposent : qui seront les bénéficiaires, quel sera le montant des nouvelles taxes, qui seront les assujettis ?

Par ailleurs, ce projet de budget montre clairement que votre politique en faveur de la voie d'eau se réduit à la mise à grand gabarit de la section Bray- Nogent et d'une amorce de liaison sur la liaison Rhin-Rhône. Nous sommes loin de la tentative de cohérence du rapport Grégoire qui, et je le regrette profondément, n'a pas attiré comme il convenait l'attention de ce gouvernement, ni celle peut-être du précédent.

M. Charles Fèvre. Très bien !

M. Jacques Mellick. Votre choix, monsieur le ministre, appelle de ma part la question suivante : que comptez-vous faire de la batellerie artisanale ? Votre laisser faire idéologique justifie à merveille une absence de politique envers cette catégorie d'entreprises artisanales. Pis : en modifiant le statut de l'entreprise artisanale de transport par eau, au nom du libéralisme, vous condamnez irrémédiablement les artisans bateliers à disparaître. En effet, inorganisés économiquement, ils ne pourront être au mieux, et occasionnellement, que des sous-traitants. La plupart du temps, ils joueront le rôle de cale de réserve. Il faut avoir le courage politique de dire aux artisans bateliers qu'ils doivent se reconverter, puisque telle est votre politique.

Enfin, que signifie le rôle de prestataire de services que vous voulez imposer à l'Office national de la navigation ?

Que l'on recherche les moyens de l'équilibre budgétaire d'un établissement public par la diversification de ses missions, certes ! Mais, là encore, ayons le courage politique nécessaire. Si l'Office national de la navigation a un rôle public indiscutable pour créer les conditions d'un transport fluvial français compétitif et préparer 1992, dotons-le de tous les moyens nécessaires.

Mais ne cherchez pas sans cesse à transférer les charges de l'Etat vers les organismes professionnels ou les collectivités locales en espérant par là même transférer les responsabilités de l'échec de votre politique.

Vous entreprenez une manœuvre fort habile mais nous ne sommes pas dupes. C'est pourquoi les socialistes ne voteront pas votre budget. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. le ministre chargé des transports. Je répondrai aux différents intervenants.

M. Auroux ne semble pas avoir bien compris que les diminutions de crédits auxquels il a fait allusion concernent des secteurs où l'Etat ne devrait pas avoir à intervenir, et notamment ne pas prendre à sa charge les déficits, tandis que les crédits consacrés au développement sont bien supérieurs à ce qu'ils étaient jusqu'à présent.

Je sais quelle est la source qui a conduit M. Auroux à commettre une erreur et à supposer une baisse de 45 p. 100 des autorisations de programme pour les transports de voyageurs. Un petit calcul relativement simple permet de voir que cette baisse de 45 p. 100 inclut la diminution de 1,7 milliard relative aux charges d'infrastructures, financées par ailleurs.

Les crédits dont bénéficient effectivement les transports terrestres s'élèvent au total à 658 millions de francs, en diminution de 4,4 p. 100 et non pas de 45 p. 100. L'arithmétique élémentaire a encore parfois du bon !

Je reconnais que le secteur des transports a connu l'année dernière et cette année des difficultés, du fait de deux grandes grèves. Je note simplement qu'en 1985 - M. Auroux nous rappellera qui était ministre des transports - 25 p. 100 des journées de travail perdues pour fait de grève dans notre pays l'ont été dans le secteur dont le ministère des transports a la charge. Une certaine modestie ou un peu de mémoire ne feraient donc pas de mal ! *(Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)*

Vous avez par ailleurs, monsieur Auroux, demandé que de vraies dotations en capital soient accordées à la S.N.C.F. Je constate simplement, et M. Fèvre l'a noté, que des dotations en capital lui sont bien accordées, ce qui n'était pas le cas auparavant. La politique de privatisation a permis de dégager les fonds nécessaires. Ainsi, la seule S.N.C.F. recevra en deux ans 3 100 millions de francs de dotations en capital qui permettront l'achèvement dans les délais des infrastructures, notamment du T.G.V. Atlantique.

Vous m'avez également demandé quelles initiatives avaient été prises pour harmoniser les transports routiers au niveau européen. Je rappelle que, lors de la session de printemps du conseil des ministres des transports de la Communauté européenne, la France a fait des propositions relatives à l'harmonisation des caractéristiques techniques des véhicules, ce qui est déjà un signe.

Vous avez affirmé que je ne croyais plus aux transports urbains et interurbains. J'y crois, mais l'effort développé depuis dix ans, notamment grâce aux contrats de développement, a abouti à certains résultats. Il n'est donc peut-être plus nécessaire de développer les transports urbains. Il faut maintenant accroître la productivité et apporter une meilleure réponse qualitative aux besoins. Nous sommes donc passés des contrats de développement aux contrats de productivité, et l'essentiel de l'effort portera désormais sur un secteur qui a été gravement oublié au cours des dernières années, je veux parler des transports interurbains et des transports ruraux.

En ce qui concerne les transports aériens, vous avez souligné la nécessité pour U.T.A. de se redéployer. Je suis tout à fait convaincu de cette nécessité, mais je constate que rien n'a été fait pour assurer ce redéploiement au cours des dernières années.

M. Jean Auroux. C'est faux !

M. le ministre chargé des transports. U.T.A. n'a desservi aucune destination nouvelle et je rappelle que c'est sous ce gouvernement que la multidésignation a permis à la seconde compagnie d'atteindre San Francisco.

Vous avez également affirmé qu'il s'agissait d'un budget de repli. Je constate cependant que jamais un aussi grand nombre de programmes porteurs d'avenir n'aura été lancé - ou n'aura été susceptible de l'être - dans les domaines aérien, routier et ferroviaire.

Monsieur Auberger, je reconnais que la voie d'eau est un peu le parent pauvre du budget, notamment pour ce qui concerne les dépenses d'entretien quotidien. Mais je rappelle que les décisions prises par le comité interministériel du 30 juillet dernier permettront de redonner un souffle à la voie d'eau, qui en avait bien besoin.

S'agissant du problème propre de l'Yonne, un certain nombre de crédits ont été affectés en 1986 et 1987 au financement du barrage de Champfleury et des passerelles à aiguilles ont été refaites en 1987.

En 1988, le programme d'entretien continuera de respecter les recommandations énoncées sur la base du rapport Etienne. C'est donc sur celle-ci que seront déterminés les travaux de sécurité et d'entretien prioritaires. Si le Parlement adopte le principe de la création de l'établissement public de la Seine et de l'Oise, qui lui sera proposée dans les mois à venir, l'Yonne pourra bénéficier à terme d'une extension de l'aire d'affluence de cet établissement.

Monsieur Bordu, vous avez évoqué les suppressions d'emplois à la S.N.C.F. C'est en fait une meilleure adéquation entre les effectifs et les besoins qui est mise en œuvre. Aucun licenciement n'a eu lieu et les 25 000 emplois auxquels vous avez fait allusion sont à rapprocher des quelque 40 000 emplois qui ont été créés artificiellement et inutilement entre 1981 et 1983 et qui ont abouti à un très grave alourdissement des conditions de gestion de la société nationale.

Vous avez également craint que les conditions de financement du T.G.V. Nord n'augmentent l'endettement de la S.N.C.F.

Je vous rappellerai à cet égard que cette réalisation, parce qu'elle est rentable et qu'elle n'exige pas d'aide du contribuable, permettra au contraire à la S.N.C.F. d'améliorer son *cash flow* et donc d'améliorer ses résultats.

Quant à l'endettement, permettez-moi de vous rappeler aussi qu'il a doublé entre 1981 et 1984, passant de 38 milliards à 74 milliards de francs. Depuis 1986, il est resté pratiquement stable puisqu'il est passé de 81 à 85 milliards de francs. Vous pouvez donc mesurer toute la différence existant entre les deux politiques !

M. Jean Auroux. Et l'avant 1981 !

M. le ministre chargé des transports. Le contrat de Plan qui avait prévu la réalisation du tramway de Bobigny était fondé sur des hypothèses dont il a été démontré qu'elles étaient erronées dans un rapport allant de 1 à 1,5, voire de 1 à 2 en ce qui concerne la comparaison entre le tramway et l'autobus.

C'est la raison pour laquelle j'ai indiqué que l'Etat respecterait ses engagements, tout comme la région. Le préfet de la région Ile-de-France même à cet égard la concertation nécessaire. Cependant, si le département de Seine-Saint-Denis souhaite cette réalisation, il devra combler la différence entre les engagements pris par l'Etat et la région, et la demande des collectivités locales - départements et, éventuellement, communes.

Je remercie M. Fèvre d'avoir relevé que le budget pour 1988 prenait en considération nombre des souhaits qu'il avait exprimés.

S'agissant notamment des transports parisiens, un effort est accompli pour que la charge soit de plus en plus assurée, mais selon une progression très raisonnable, par l'usager plutôt que par le contribuable compte tenu des taux de couverture très différents existants, pour les transports en commun, dans la région parisienne et en province.

M. Fèvre s'est réjoui, comme M. Borotra, qui a souligné ce point dans son rapport, des dotations en capital à la S.N.C.F., qui permettent à celle-ci de bénéficier de fonds propres pour assurer son développement dans des conditions satisfaisantes.

Par ailleurs, la déductibilité de la T.V.A. sur le gazole constitue certainement un élément d'harmonisation indispensable à l'échéance du 1^{er} janvier 1993. Je précise que le Gouvernement a d'ores et déjà répondu à la préoccupation de M. Fèvre puisque le calendrier qui a été proposé au Parlement permettra la déductibilité totale un an plus tôt, c'est-à-dire au 1^{er} janvier 1992, ce qui armera les entreprises françaises face à la concurrence européenne.

Quant au mécanisme du D.M.A., je ne peux pas donner à M. Fèvre l'assurance qu'il sera maintenu en 1988. Cependant, une part croissante des contrats de productivité est consacré au domaine interurbain, notamment à l'amélioration des transports ruraux, là où le besoin d'autocars modernes se fait le plus fortement sentir. Ces contrats stipulent expressément que l'acquisition d'autocars neufs entre dans leur champ d'application. Grâce à d'autres mécanismes que celui du D.M.A., la politique de soutien à la modernisation de notre parc d'autocars demeure, ainsi que je peux l'affirmer sans risque d'être contredit.

A vous, monsieur Mellick, je répondrai que la priorité exclusive de 1988 sera bien la sauvegarde des canaux du réseau existant, c'est-à-dire, pour l'essentiel, le réseau Frey-cinet.

Vous êtes revenu sur les interrogations que j'avais formulées le 18 septembre. Je les avais formulées car la politique de la voie fluviale n'est pas uniquement une politique d'infrastructures : il s'agit aussi d'une politique d'actions économiques.

Il faudrait, avez-vous dit en substance, que les artisans s'adaptent. Eh bien, oui ! Les professionnels français dans leur ensemble doivent savoir s'adapter aux conditions modernes de la voie fluviale s'ils veulent être à même de faire face à la concurrence des autres pays européens, notamment des pays du nord, qui sont en ce domaine particulièrement efficaces.

Vous avez également déploré que les efforts accomplis restaient insuffisants pour les réalisations nouvelles, notamment en ce qui concerne quelques ouvrages sur la liaison Rhin-Rhône et la mise à grand gabarit du tronçon Bray-Nogent.

Permettez-moi de vous rappeler que les décisions qui ont été prises le 30 juillet dernier portent sur 1,2 milliard de francs de travaux pour la liaison Rhin-Rhône et l'équivalent de 170 millions de francs pour Bray-Nogent. C'est probablement insuffisant, mais cela ne peut être comparé à rien et c'est donc un mauvais procès qui est aujourd'hui fait au Gouvernement en la matière.

Il est vrai que, si l'on avait fait dans le passé ce qu'on aurait dû faire, nous n'en serions pas là. Je citerai un exemple : la Compagnie nationale du Rhône. La loi votée en 1981 a étendu aux régions les possibilités de financements additionnels, mais c'est avant le mois de mai de cette année qu'a été pris le décret permettant à la fois l'élargissement du conseil d'administration et la possibilité pour la Compagnie de lever de nouveaux crédits. Or ce n'aura été qu'en 1987 que les décisions d'application auront été prises. J'étais hier à Lyon et je puis vous assurer de ce fait.

Ainsi, pendant cinq ans, il ne s'est rien passé !

M. Jean Auroux. Il s'agit de mesures institutionnelles, et non de « crédits » !

M. le ministre chargé des transports. On a permis l'association des régions, monsieur Auroux, ce qui aurait dû au contraire vous inciter, dans le grand mouvement de décentralisation, à plus de diligence.

M. Jean Auroux. Je vous donne rendez-vous !

M. le ministre chargé des transports. Nous, nous croyons à la voie d'eau, contrairement à vous !

Monsieur Fourré, en matière de politique de l'espace, l'essentiel est de ne se tromper ni de cible ni d'orbite.

M. Philippe Auberger. Très bien !

M. le ministre chargé des transports. Je rappellerai en outre que c'est au budget du ministère de l'industrie qu'incombe la politique spatiale, et non pas à celui des transports.

Le programme d'actions technologiques figurant au budget de l'aviation civile est là pour montrer que les décisions porteuses d'avenir sont bien prises au sein du ministère des transports.

Vous êtes intervenus au nom de M. Roger-Machart, qui m'avait fait savoir qu'il ne pourrait pas être présent aujourd'hui. Vous pourrez l'assurer que tous les grands projets et tous les grands programmes ont été et sont financés.

En matière de construction aéronautique, c'est non pas la linéarité des crédits qui compte, mais la possibilité de répondre en temps opportun aux besoins. Aucun programme aéronautique majeur n'a eu à souffrir d'un retard quelconque dans les financements. Pour l'essentiel, il s'agit non pas de subventions - on prêterait sinon le flanc à des critiques justifiées de partenaires de la France - mais d'avances remboursables. Avec un taux de 60 p. 100 d'avances remboursables sur les nouveaux projets - l'A 330 et l'A 340, d'une part, et le moteur U.D.F., d'autre part - nous diminuons la participation des fonds publics, conformément à la logique industrielle, aux règles normales de la concurrence et à l'attitude de nos partenaires, notamment au sein du consortium Airbus. Nous assurons donc le lancement effectif des programmes.

Vous avez déclaré que les décisions avaient été « enfin prises » sur l'élargissement de la famille Airbus. Je vous rappellerai que douze mois seulement ont suffi entre la première étude concernant l'A 330 et l'A 340 et la décision effective des gouvernements d'autoriser Airbus à lancer ces appareils. C'est un record absolu ! La décision, mûrement réfléchie, a donc été rapidement prise.

En ce qui concerne les possibilités de coopération avec l'industrie aéronautique américaine, notamment avec MacDonnell-Douglas, le Gouvernement ne peut qu'être favorable à toute opération favorable au renforcement de notre industrie aéronautique, d'autant plus lorsque c'est le deuxième constructeur américain qui est concerné. En effet, ce n'est pas une affaire entre les Européens d'un côté et les Américains de l'autre. C'est plutôt une affaire entre le constructeur qui dispose d'un quasi-monopole dans le domaine aéronautique, d'une part, et l'ensemble des autres constructeurs, d'autre part.

M. Jean Auroux. Pas d'angélisme !

M. le ministre chargé des transports. Il semble donc naturel que des essais de coopération soient développés par l'Aérospatiale, en particulier, et par Airbus avec MacDonnell-Douglas.

Mais il s'agit là d'un domaine qui intéresse essentiellement, pour ne pas dire exclusivement, les industriels. Il en va de même d'ailleurs des conditions de sous-traitance de l'Aérospatiale, sur lesquelles le Gouvernement estime ne pas avoir à peser : il y va des conditions de gestion des entreprises. Celles-ci sont indépendantes et c'est d'ailleurs une des raisons de leur succès et notamment du redressement des comptes de la division « hélicoptères » de l'Aérospatiale.

Il ne s'agit pas d'en revenir à certains errements antérieurs, de charger la barque et de constater par la suite que l'économie française n'est plus compétitive. Nous allons exactement dans le sens inverse : nous soutenons les investissements porteurs d'avenir et prenons en compte les infrastructures pour demain. Pour le reste, laissons libre jeu aux grandes entreprises, aussi bien aux entreprises de transports qu'à celles de construction aéronautique. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur le président, je me limiterai à quelques brèves observations car un large consensus s'est dégagé sur les crédits consacrés aux routes et à la sécurité routière. Personne ne conteste ni l'importance, ni la réalité, ni les conséquences sur le futur visage de la France de ces crédits.

Monsieur Auroux, seuls ceux qui estiment que le rêve que vous pouviez avoir hier est devenu réalité aujourd'hui peuvent poser la question du financement : ce budget est-il assis sur une solide alimentation en carburants ?

M. Jean Auroux. Exact !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. L'alimentation en carburants est solide, si je puis dire. Nous avons retenu, l'année dernière, une augmentation de 5 p. 100, en cohérence avec le plan d'ensemble, et de 2 p. 100 cette année, ce qui, pour les prochaines années, doit aboutir au maintien en francs constants des niveaux de péage.

Par ailleurs, le trafic autoroutier connaît une forte croissance de plus de 10 p. 100 par an sur certaines autoroutes. Compte tenu de la spécialisation européenne et de ce marché de 320 millions d'habitants, le même rythme va se poursuivre. Ainsi, des autoroutes non encore rentables aujourd'hui pourront l'être dans quatre ou cinq ans.

Pour compléter ce dispositif est prévu un crédit de 2 milliards de francs provenant des privatisations.

Enfin, il est tenu compte de la nécessité de « remuscler » notre budget - comme notre économie, d'ailleurs -, objectif que je poursuis depuis l'année dernière. Il convient donc de limiter les interventions économiques et sociales afin de consacrer une part plus importante à l'investissement.

Sur ce plan, toutes les garanties peuvent donc être apportées.

Messieurs les socialistes, je vous rappellerai que la « cacophonie » dont vous parliez en ce qui concerne la lutte contre l'alcool issue était hier qualifiée par vous de « débat démocratique qui précède la décision ».

Le projet de loi sur la lutte contre l'alcoolisme au volant a été adopté à l'unanimité par cette assemblée.

M. Jean Auroux. Les décrets d'application sont plus nuancés !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. La décision de supprimer la publicité pour les alcools à la télévision est un acte de courage et l'équipement des forces de police en éthylomètres et en éthylotests permet d'assurer une politique de contrôle qui ne fait pas toujours plaisir, mais qui est une absolue nécessité pour réduire un fléau national et lutter contre la violence sur les routes.

D'ailleurs, les chiffres suffisent à montrer la réalité de cet effort.

M. Philippe Auberger et M. Charles Fèvre. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. M. Auberger a formulé des observations très concrètes. Je lui préciserai que l'aménagement d'Orléans-Troyes est une priorité de la région et « en 1988 » sera poursuivie la réalisation des déviations d'Amilly, de la Chapelle-Saint-Sépulchre, de Courtenay, entre autres. Les études sont lancées pour la déviation de Bellegarde et le pont des Besniers.

M. Jean Auroux. M. Auberger est de l'Yonne !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Nous travaillons sur ce qui paraît à M. Auberger prioritaire. En outre, la déviation de Joigny sera également poursuivie en 1988.

Sur Paris-Troyes, pour le contournement de Melun, l'enquête d'utilité publique aura lieu le premier trimestre 1988. Pour Melun-Sens, les travaux conservatoires ont eu lieu en même temps que le T.G.V., pour 300 millions de francs, et l'ouverture de l'enquête d'utilité publique sera conduite pour Sens-Troyes en décembre 1987. Globalement, pour Paris-Troyes, le début des travaux est prévu en 1989-1990 et la mise en service en 1992-1993.

Enfin, je remercie MM. Fèvre, Borotra et Barnier de leur appui à l'ensemble des engagements des moyens financiers décidés pour la politique routière. Ces moyens se concrétisent cette année par un effort de plus de 14 p. 100 en faveur des routes nationales et par un lancement d'un programme de trois cent vingt kilomètres d'autoroutes à comparer aux cent kilomètres de la moyenne des dernières années. Cela montre la véritable volonté à la fois de nous préparer dans les meilleures conditions pour valoriser notre place centrale en Europe et d'assurer une politique d'aménagement du territoire plus efficace. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. le président. Nous en arrivons aux questions.

Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Christian Nucci.

M. Christian Nucci. Messieurs les ministres, j'ai bien écouté M. Méhaignerie, qui essayait l'autre soir de nous démontrer le bien-fondé du développement du T.G.V. pour une politique d'aménagement rural, et M. Douffiaques en ce qui concerne l'autorité de tutelle qu'il exerce sur la S.N.C.F.

Mon collègue et ami Alain Barrau se serait associé à moi pour cette question, car elle concerne le contournement est de l'agglomération lyonnaise par le T.G.V.

Soyons très clair, et si, comme M. Alain Barrau, nous souhaitons que le Midi de la France, notamment le Languedoc, soit relié à Paris dans les meilleures conditions de rapidité, il faut malgré tout que la concertation et le dialogue puissent se faire sur le terrain.

C'est par l'intermédiaire d'un article de presse faisant état de l'ensemble des plans que nous avons appris l'éventuel contournement de la région lyonnaise par le T.G.V. Recon-

naissiez, messieurs les ministres, vous qui êtes des élus locaux, que cela est assez choquant. La tension a monté, parmi les populations directement concernées et aussi parmi les maires qui sont confrontés aux problèmes d'aménagement, l'un exécutant un plan d'occupation des sols, l'autre lançant une politique de remembrement. Toutes ces actions sont entreprises dans des conditions très délicates. Or, alors que nous sommes proches du bouclage de ces dossiers, il est question du contournement est de Lyon par le T.G.V. et du doublement de l'autoroute A 7. Comprenez, messieurs les ministres, que les élus soient placés dans des conditions extrêmement difficiles.

Nous souhaitons, en tant qu'élus, être suffisamment informés à l'avance afin que, une fois que la décision est arrêtée, nous puissions, dans une certaine mesure, faire comprendre à celles et ceux qui n'acceptent pas le principe de réalisation de tels équipements, le bien-fondé de la démarche et être, à la limite, les associés de la S.N.C.F. et demain de la Société des autoroutes de la vallée du Rhône. Nous pourrions ainsi faire en sorte que ces contournements indispensables, utiles à l'aménagement du territoire et au développement économique de la région Rhône-Alpes, du Midi de la France et de la région Languedoc, soient réalisés dans les meilleures conditions de concertation et de dialogue.

Je puis vous assurer, monsieur le ministre délégué, que nous sommes prêts à négocier et à vous aider dans cette tâche, à condition que l'information soit transmise au préalable.

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

M. le ministre chargé des transports. Il est vrai, monsieur le député, qu'on peut à la fois vouloir les grandes infrastructures et refuser qu'elles soient cause de nuisances. Aussi le Gouvernement a-t-il veillé à ce que l'information, la consultation et la concertation aient lieu très en amont.

Pour le contournement de Lyon par l'est, par exemple, nous sommes même en amont du programme d'intérêt général et donc, *a fortiori*, de toute procédure de déclaration d'utilité publique, notamment de la fixation du tracé définitif. Pour l'instant, la concertation se déroule sous la responsabilité du préfet de la région Rhône-Alpes et la balle est dans le camp des élus. Des discussions ont lieu notamment entre les élus du Rhône et ceux de l'Ain pour essayer d'établir, en liaison avec la S.N.C.F., le meilleur tracé possible, qui sera présenté ensuite aux populations.

Je crois donc que vous avez très largement satisfaction. La politique que vous demandez au Gouvernement de conduire, c'est celle qu'il conduit déjà.

M. Michel Péricard. Très bien !

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

M. Alain Rodet. Monsieur le ministre, ma question concerne l'avenir de la liaison routière Vierzon-Montauban, autrement dit les projets d'aménagement de l'axe routier que constitue la R.N. 20.

Cet axe, entre le Cher et le Tam-et-Garonne, implique directement les régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées. Deux de ces régions, Limousin et Midi-Pyrénées, ont pris position dès le début de l'été 1987 en faveur d'une solution autoroutière. La région Centre, par une délibération récente, a manifesté sa préférence pour un aménagement à deux fois deux voies. Vous allez être appelé à arrêter une décision définitive intégrant les positions prises par les assemblées régionales. C'est ce que le Premier ministre a indiqué le 23 octobre dernier lors d'une visite à Limoges. Cette décision intéresse et même passionne les habitants des zones traversées par la portion Vierzon-Brive de la R.N. 20.

Pour beaucoup, l'inscription de ce tronçon au schéma des autoroutes constituerait la réponse la plus rapide et la plus efficace au problème lancinant du désenclavement de la partie ouest du Massif central. En effet, la mise à deux fois deux voies, qui semble avoir la préférence du ministère, ne pourra pas être réalisée avant un délai de dix ans, et plus sûrement de douze à quatorze ans. Cela nous amène au-delà de l'an 2000, et je vous fais grâce des propos grandiloquents que l'on peut tenir sur le troisième millénaire et la nationale ou l'autoroute 20.

Dix ans, comme on l'annonce, est en effet un minimum. On sait que, quelle que soit la réalité des efforts annoncés ou consentis, les tréillisages, comme l'on dit, les éventuelles contractions de crédits liées aux incertitudes économiques et budgétaires sont toujours possibles. Voilà pourquoi l'inscription au schéma autoroutier de la portion Vierzon-Brive de la R.N. 20, compte tenu des tracés déjà réalisés ou en cours de réalisation, notamment aux approches de Châteauroux, Argenton-sur-Creuse, Limoges et Brive, permettrait un appréciable gain de temps et de crédits.

L'argument de la rentabilité insuffisante de cette éventuelle autoroute ne résiste pas à l'examen. Sinon, que dire d'autres tracés, même s'ils ont un intérêt pour l'aménagement du territoire, et celui-ci en a incontestablement un ?

Le deuxième argument de l'on peut nous opposer, c'est l'intérêt de la solution deux fois deux voies, plaidée, monsieur Méhaignerie, à partir de l'exemple breton que vous connaissez bien. Cet argument est intéressant car le temps presse : gagner deux ou trois ans, ou les perdre, revêt pour une région comme le Limousin une importance considérable.

L'urgence des aménagements à réaliser et l'assurance d'une continuité totale de ces aménagements devraient normalement vous rendre très attentif à la solution autoroutière.

Le 21 octobre dernier, à l'occasion de la séance des questions au Gouvernement, un parlementaire picard vous interrogeait avec anxiété à propos de la non-desserte d'Amiens par le T.G.V. Vous avez rassuré votre interlocuteur, M. de Robien, en lui indiquant notamment qu'Amiens et le département de la Somme seraient au cœur d'un réseau autoroutier dense.

Mercredi dernier, à une question posée par M. Cassaing sur le T.G.V. Atlantique, vous avez indiqué, selon le compte rendu analytique, que le désenclavement du Limousin allait être entrepris avec la réalisation de l'autoroute Paris-Limoges-Toulouse.

Je n'en demande pas plus que ces deux collègues, monsieur le ministre, mais j'aimerais avoir, moi aussi, cette confirmation.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. La grande question est de savoir comment relier le plus rapidement possible, et dans les meilleures conditions, Paris, Limoges et Toulouse. Car vous savez combien le désenclavement du Massif central et du centre de la France me tient à cœur.

Le plan initial prévoyait un schéma combinant le système autoroutier à péage et les quatre voies sans péage. C'est de cet équilibre que dépend la réalisation à dix ans du plan. Les décisions définitives sur le schéma autoroutier seront arrêtées dans la deuxième quinzaine de décembre, à la suite des délibérations des conseils régionaux.

Le premier élément à prendre en compte pour le Limousin est la durée de réalisation de la section Paris-Limoges. Selon moi, nous irons aussi vite par la voie budgétaire que par la voie d'une concession. Mais je comprends l'inquiétude des élus qui, aujourd'hui, - cela peut paraître surprenant - préfèrent une autoroute à péage à une autoroute gratuite. Ils se demandent tout simplement si les prochains budgets confirmeront les orientations prises. Pour ma part, j'en suis certain, car il s'agit d'un projet vital.

Deuxième élément : la loi nous impose, si l'on construit une autoroute à péage, de maintenir une autre route, libre et gratuite. Par conséquent, les travaux importants que nous avons déjà réalisés sur une partie de l'axe Vierzon-Limoges, y compris la mise à deux fois deux voies sur certains tronçons, ne pourraient pas être intégrés dans le tracé d'une autoroute à péage. Ainsi, la logique financière nous conduit, sur l'axe Paris-Toulouse, à opter pour des sections à péage là où peu de travaux ont été menés à bien, et pour des sections sans péage, financées sur le budget, là où de gros travaux ont été réalisés.

Cela dit, vous devriez éprouver une immense satisfaction à constater que la volonté gouvernementale se concrétisera dès 1988, puisque les crédits affectés dans ce budget au plan routier Massif central, c'est-à-dire à la R.N. 20 essentiellement, passent - tenez-vous bien ! - de 512 à 982 millions de francs, soit une majoration de 91 p. 100. Nous démontrons ainsi notre détermination à réaliser, dans les délais prévus et par la

voie budgétaire, c'est-à-dire sans péage, l'aménagement de ce grand axe routier. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

M. le président. La parole est à M. Emile Zuccarelli.

M. Emile Zuccarelli. Monsieur le ministre chargé des transports, chacun s'accorde à reconnaître l'importance vitale des liaisons extérieures de la Corse. Cependant, malgré la reconnaissance du principe de continuité territoriale, malgré le réel effort budgétaire consacré à ces liaisons, le problème n'est pas encore résolu, notamment pour les liaisons aériennes, qu'il s'agisse des prix, des fréquences ou des capacités offertes.

Certes, dans la foulée des lois de décentralisation, l'office des transports de la région Corse peut, pour les liaisons de bord à bord, intervenir dans la définition du service public et agir sur les prix. Il a pratiquement achevé l'étude d'une compagnie régionale utilisant des appareils ATR bien adaptés aux courtes distances, la décision restant bien entendu à prendre.

Par ailleurs, de nouveaux transporteurs, comme Nouvelles Frontières, ont pratiqué sur les liaisons périodiques des tarifs en baisse spectaculaire par rapport à ceux des lignes régulières.

Mais pour ces quelques signes positifs, que d'inertie et, malheureusement, que de points de régression !

En réalité, dès que nous sortons des liaisons de bord à bord, rien ne va plus, parce qu'Air France et Air Inter estiment n'avoir de compte à rendre à personne.

Il n'est pas nouveau, hélas, qu'il en coûte aussi cher d'aller de Bastia à Paris que de Paris à New York. Il n'est pas nouveau que nous ne puissions obtenir, comme tous les autres aéroports notables de France, l'aller-retour Paris-Corse-Paris dans la journée par vol direct.

Mais est-il admissible que nous régressions ? Suppression de vols Corse-Lyon ; suppression de vols bleus ; suppression, sans préavis ni concertation, du vol Paris-Corse du matin, avec correspondance à Marseille, puisqu'il faut désormais partir d'Orly à six heures quarante-cinq et attendre près d'une heure et demie à Marseille. Obtenir une place en octobre relève de l'exploit, lorsqu'on ne reste pas tout simplement à terre avec une réservation régulière, parce que la compagnie a fait du surbooking avec des groupes. Les professionnels apprécieront ! Et je pourrais multiplier les exemples.

Que comptez-vous faire, monsieur le ministre, pour remédier à cette situation gravement préjudiciable à la Corse ? Ne pensez-vous pas, entre autres mesures, qu'il soit désormais indispensable d'étendre la compétence de l'office des transports, en termes d'intervention sur la consistance du service, en termes financiers, en termes d'investigation, à l'ensemble des liaisons de la Corse avec l'Hexagone, et particulièrement avec Paris ?

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

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, les élus corses demandent depuis plusieurs années, mais avec insistance depuis plusieurs mois, une amélioration des liaisons aériennes entre la Corse et le continent, qui permette notamment d'effectuer un aller-retour dans la journée entre Ajaccio ou Bastia et Paris.

Déjà, depuis le 25 octobre, la correspondance à Marseille a pu être légèrement améliorée. Surtout, en liaison avec les élus corses, Air France et Air Inter sont en train d'étudier la mise en œuvre d'une liaison quotidienne aller-retour sur Paris-Ajaccio et Paris-Bastia. Une seule difficulté reste à résoudre, celle qui concerne l'utilisation optimale de la flotte à l'heure de pointe sur le réseau métropolitain.

Pour ce qui est des prix, le tarif simple Paris-Ajaccio ou Paris-Bastia est certes de 953 francs, ce qui est cher, mais l'importance et le nombre des réductions ramènent en fait le coupon moyen à une valeur comparable à celle qui est observée sur des liaisons plus courtes, comme Paris-Pau ou Paris-Perpignan, c'est-à-dire 833 francs.

Cela étant, loin de moi la prétention de dire que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles ! La situation tarifaire est d'ailleurs une des raisons qui m'ont conduit, l'année dernière, à mettre en œuvre une politique

d'ouverture du ciel métropolitain aux charters. S'agissant de la Corse, les charters mis en place en 1987, notamment par Nouvelles Frontières, ont permis de transporter environ 40 000 passagers, c'est-à-dire 20 000 touristes, sur Ajaccio, Bastia et Calvi, ce qui a représenté entre 10 et 20 p. 100, selon les destinations, des personnes transportées sur les lignes régulières.

Je peux vous confirmer que cette expérience sera renouvelée en 1988. Elle sera même étendue, au-delà de la période de base de quatre mois, à l'ensemble des vacances scolaires. Il en résultera certainement une amélioration très nette des conditions de desserte de la Corse.

Pour le reste, la responsabilité du ministère des transports a été, d'ores et déjà, très largement décentralisée au profit de l'office régional. Et rien ne lui interdit, s'il le souhaite, de procéder à ses propres arbitrages, notamment financiers, de façon à consacrer les moyens qui sont les siens aux programmes qui lui paraîtront les plus intéressants : pourquoi pas de meilleures liaisons entre la Corse et le continent ?

M. Michel Péricard. Très bien !

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe du R.P.R.

La parole est à M. François Grussenmeyer.

M. François Grussenmeyer. Messieurs les ministres, par sa situation géo-économique, l'Alsace constitue une véritable vitrine de la France vers l'Europe. Elle a pour vocation d'être un pôle d'attraction et d'interconnexion. Le Gouvernement semble avoir compris ce rôle, puisque, lors de la réunion interministérielle du 9 octobre dernier consacrée aux réseaux T.G.V., il a demandé à la S.N.C.F. de poursuivre l'étude de la réalisation du T.G.V. Est, qui doit desservir Strasbourg. M. le Premier ministre, dans sa lettre du 27 octobre 1987, m'a clairement confirmé cette décision.

Il est évident qu'un réseau européen de trains à grande vitesse sera un facteur de rapprochement des peuples et d'unification européenne. C'est aussi une condition indispensable à la réalisation du grand marché unique européen. A ce titre, le T.G.V. Est mérite son inscription au budget des transports. En effet, cette liaison doit être considérée comme une transversale à partir de laquelle pourront être établis divers raccordements, au Nord vers l'Allemagne et au Sud vers la Suisse. Le T.G.V. est-européen a, de ce fait, vocation à constituer la moelle épinière de la structure ferroviaire européenne à grande vitesse qui se prépare.

Compte tenu de l'importance que revêt pour Strasbourg et notre pays le T.G.V. Est, compte tenu aussi de l'urgence de sa construction, je vous saurais gré, monsieur le ministre, de nous faire connaître les dates de programmation et de réalisation de ce projet.

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

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, vous ne serez pas étonné que je ne puisse vous indiquer aujourd'hui la date de réalisation du T.G.V. Est, puisque nous sommes conduits, même en accélérant le mouvement, à ne construire les T.G.V. que l'un après l'autre. Le T.G.V. Sud-Est est en service ; le T.G.V. Atlantique est en construction avec une mise en service prévue pour 1989-1990 ; le T.G.V. Nord va démarrer dans quelques mois, comme l'interconnexion en région parisienne. Quant au T.G.V. Est, il est effectivement inscrit dans la suite logique de la décision du 9 octobre, cette décision capitale pour l'aménagement du territoire qui vise à constituer un réseau de trains à très grande vitesse.

Il a été ainsi clairement affirmé que l'ensemble des moyens d'étude consacrés jusqu'à présent au T.G.V. Nord et à l'interconnexion en région parisienne seront consacrés, dès l'année prochaine, à la définition du projet de T.G.V. Est. Nous avons d'ailleurs très largement progressé depuis que vous m'avez interrogé pour la première fois sur ce sujet, l'année dernière, puisque, à la suite des travaux menés par l'ingénieur général Ratier, un quasi-consensus est maintenant établi pour le tracé. Je vous confirme ainsi très volontiers que le T.G.V. Est desservira Strasbourg.

Ce T.G.V. s'inscrit également dans une perspective européenne, car il ne pourrait assurer sa rentabilité sur le seul tracé français. Il est donc nécessaire de poursuivre la concer-

tation avec les Allemands, pour l'essentiel, et, accessoirement avec les Suisses. Cela demandera un certain temps, mais je puis vous confirmer que la réalisation du T.G.V. Est constitue bien une priorité de l'action gouvernementale et que sa construction sera la première à être décidée, une fois achevés le T.G.V. Nord et l'interconnexion parisienne.

M. François Grussenmeyer. Merci de cet engagement !

M. le président. La parole est à M. Cuq.

M. Henri Cuq. L'un de mes collègues du groupe socialiste a évoqué l'aménagement de la R.N. 20 de Paris à Toulouse. Je rappelle qu'elle se prolonge au-delà de Toulouse et que le département de l'Ariège est très intéressé par l'élargissement de cette voie. Mais je sais, monsieur le ministre, que vous y apportez tous vos soins.

Ma question portera sur le tunnel du Puymorens, qui constitue un enjeu important en matière d'aménagement du territoire et dont le percement améliorera sans nul doute les liaisons frontalières avec l'Espagne et renforcera ainsi la cohérence de la C.E.E. La nouvelle politique d'aménagement que vous avez mise en œuvre marque en effet le souci d'ouvrir les régions françaises vers l'Europe et donc, pour l'Ariège et la région Midi-Pyrénées, vers l'Espagne et le Portugal, maintenant intégrés au marché commun.

La réalisation de ce tunnel est également souhaitée par nos interlocuteurs Espagnols qui viennent d'achever le tunnel de Cadix.

La France a réaffirmé sa volonté de valoriser sa place au centre de l'Europe en prévoyant un ambitieux plan routier à l'occasion du C.I.A.T., du 13 avril 1987. L'aménagement de la R.N. 20 avait été alors retenu dans le cadre de la programmation de l'axe Nord-Sud ; le percement du Puymorens devrait assurer la continuité de la liaison Paris-Barcelone.

L'intérêt de cette opération n'a pas échappé à votre attention puisque des études détaillées, que vous financez à hauteur de 50 p. 100, ont été lancées à votre initiative pour évaluer en toute certitude les bénéfices à escompter d'un tel aménagement, dont le coût peut être évalué, semble-t-il, entre 400 et 500 millions de francs.

Il est essentiel pour la région Midi-Pyrénées de disposer d'un réseau routier performant sur l'ensemble de son territoire : la liaison Toulouse-Barcelone par le tunnel du Puymorens apparaît nécessaire pour l'ouverture de l'Europe sur l'Espagne, mais aussi pour le développement économique des Pyrénées, dont les échanges s'accroissent avec la Catalogne.

En conséquence, monsieur le ministre, je vous serais très reconnaissant de bien vouloir répondre, aux trois questions suivantes :

Premièrement, quand seront connues les conclusions des études engagées, notamment en ce qui concerne les retombées socio-économiques que le département de l'Ariège et la région Midi-Pyrénées peuvent attendre de la percée du tunnel du Puymorens ?

Deuxièmement, dans la mesure où ces études concluraient à un résultat positif, est-il envisagé un financement mixte C.E.E. - secteur privé ?

Enfin, toujours dans une hypothèse positive, quel pourrait être le maître d'ouvrage de l'opération ?

M. Franck Borotra. Bonnes questions !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Ainsi que vous l'avez souligné, monsieur le député, l'étude de faisabilité a été financée, sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, à la fois par le FEDER, par l'Etat et par les collectivités locales. Cette étude importante porte sur les aspects techniques de l'opération et sur les retombées socio-économiques pour la région concernée, spécialement en matière d'équipement touristique. Elle permettra à l'Etat de disposer de tous les éléments d'appréciation quant aux diverses options envisagées et les principales conclusions seront disponibles dans les premiers mois de l'année prochaine.

Dans l'hypothèse de la construction d'un tunnel, différentes formules peuvent être envisagées mais, compte tenu de l'ampleur du projet, il est à prévoir que plusieurs collecti-

vités, et au premier chef la région, devront être associées à cette réalisation ambitieuse pour laquelle un financement européen sera absolument nécessaire.

Des modalités techniques, juridiques et financières devront donc être mises au point en concertation avec tous les partenaires concernés à l'issue de cette étude, c'est-à-dire au cours du premier semestre 1988.

M. le président. La parole est à M. Jean Valleix.

M. Jean Valleix. Dans sa séance du 13 avril 1987, le C.I.A.T. a arrêté des projets importants, notamment celui prévoyant 1 500 kilomètres d'autoroute supplémentaires. Ce choix est d'autant plus capital qu'il inclut des transversales, ce dont nous sommes parfaitement d'accord.

Cependant, l'axe 89 avec l'autoroute nouvelle de Périgueux à Clermont-Ferrand est une liaison, j'allais dire ibéro-européenne plus que française. En la privilégiant, on risque de sacrifier la façade atlantique de Bordeaux à Nantes, au profit de centres espagnols ou portugais. Son coût au kilomètre sera d'ailleurs lourd. En revanche, la route Centre Europe-Atlantique dessert davantage - ô combien ! - la façade atlantique française, car si elle constitue également une transversale d'Est en Ouest, elle traverse les régions Poitou-Charentes et Pays de Loire. Elle permet en outre un éclatement à l'Est aussi bien vers l'Italie, vers le réseau autoroutier suisse que vers les dessertes rhénanes en direction de l'Allemagne. Par ailleurs, les équipements nécessaires ne posent pas de graves problèmes ni techniques ni de coût. Nous ne sommes donc pas dans les mêmes conditions d'approche.

C'est pourquoi je vous demande si le projet du 13 avril sera confirmé ou révisé. A quelle date serait-il réalisé et selon quel calendrier ?

Je voudrais également connaître les conditions de réalisation de la route Centre Europe-Atlantique, si ces projets sont confirmés, notamment en matière de financement ; utilisera-t-on des fonds liés au contrat de plan Etat-région, avec leurs aléas, des réinvestissements des bénéfices des sociétés autoroutières ou des fonds prévus pour ce que vous avez baptisé dans cette réunion du C.I.A.T., monsieur le ministre, les « liaisons assurant la continuité des réseaux autoroutiers » ? Pouvez-vous nous apporter des éléments de clarification à ce sujet ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur Valleix, lors du choix des tracés des futurs programmes autoroutiers, on pouvait se demander s'il valait mieux choisir celui de la route Centre Europe-Atlantique ou le tracé alternatif permettant de relier, par la voie la plus directe, les grandes villes : Lyon, Clermont-Ferrand, Bordeaux. C'est finalement cette option qui a été retenue pour des raisons d'aménagement du territoire, de rapidité et de liaison des grandes villes.

Cela ne signifie nullement que la route Centre Europe-Atlantique a été abandonnée. Elle conserve en effet sa fonction de liaison ; elle n'a donc pas été déclassée. Je précise même que le programme de 1987 a prévu 520 millions de francs pour l'ensemble de l'axe Centre Europe-Atlantique dont plus de 340 millions proviennent de l'Etat et du FEDER. Cela signifie qu'en 1987, cet axe routier a bénéficié d'un investissement en progression de 30 p. 100. Cet effort budgétaire constitue la meilleure réponse aux inquiétudes qui pouvaient naître dans cette région, compte tenu du choix de l'autre axe. Il sera poursuivi en 1988.

Pour ce qui est des prochaines années, le Gouvernement a décidé de maintenir la procédure des contrats de plan, car l'aménagement des routes se prête parfaitement à ce système pluriannuel de financement. Il est souhaitable que l'Etat et les régions concernées par cette liaison s'y préparent dès à présent.

Il dépendra de la volonté des régions traversées de donner ou non, dans le X^e Plan, la priorité à cet axe Centre Europe-Atlantique, l'Etat étant prêt, pour ce qui le concerne, à poursuivre son effort, qui aura atteint, je le rappelle, 520 millions de francs en 1987.

M. le président. La parole est à M. François Grussenmeyer.

M. François Grussenmeyer. Mon collègue et ami Pierre Weisenhorn, empêché, me prie de poser sa question qui concerne la voie fluviale Rhin-Rhône, celle qui permet de relier la mer du Nord et la Méditerranée.

Le Benelux et la République fédérale d'Allemagne ont pris une avance considérable dans l'aménagement des voies fluviales, dans l'optique de l'application de l'acte unique après 1992. La liaison Rhin-Main-Danube a ainsi permis de désenclaver la Bavière, de créer des centaines d'entreprises et des milliers d'emplois. Indépendamment des économies qu'elle permet de réaliser sur chaque tonne de marchandise transportée - à moitié prix sinon au tiers du coût du transport par route - elle est devenue un centre d'attrait touristique.

Le 29 octobre dernier, est paru le décret concernant l'extension du conseil d'administration de la Compagnie nationale du Rhône, afin de permettre la participation des régions. C'est un pas important vers la voie royale européenne destinée à relier Marseille et Rotterdam.

Le 30 juillet dernier, le comité interministériel a arrêté le principe de la participation de l'Etat pour le pont de Mâcon et pour les liaisons Chalon-sur-Saône-Tavaux et Niffer-Mulhouse.

La question de M. Weisenhorn concerne la liaison Niffer-Mulhouse dont le coût a été estimé à 450 millions de francs. Les 75 millions de francs inscrits par le Gouvernement au titre du fonds spécial de grands travaux avaient été soustraits à l'opération fluviale et transférés sur des actions routières. Ils sont rétablis.

La première tranche de cette liaison s'élève à 240 millions de francs. Elle consistera à mettre l'écluse de Niffer au gabarit du grand canal et permettra à l'île Napoléon et aux établissements Peugeot d'être reliés au Rhin, donc à la mer, avantage que connaît actuellement B.M.W. en Bavière.

M. Weisenhorn désirerait savoir si la réévaluation des 75 millions en 85 millions sera acceptée par votre ministère. Les régions participeraient à cette opération pour un montant de 60 millions de francs et la Communauté économique européenne semble prête à apporter son aide dans cette opération. Le Gouvernement a-t-il l'intention de solliciter le président de la Commission européenne pour obtenir une aide, à laquelle il semblerait favorable, au financement de cette première tranche de la liaison Niffer-Mulhouse.

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

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, M. Vallex voulait également m'interroger sur ce sujet. Je répondrai à la fois à M. Weisenhorn au travers de vous et à M. Vallex par préférence.

Il est effectivement exact qu'en 1986 le Gouvernement avait dû, faute d'un plan de financement complet, annuler la dotation de 75 millions de francs d'autorisations de programme affectée, depuis 1983, au titre de la deuxième tranche du fonds spécial de grands travaux. Mais vous savez également que, le 30 juillet dernier, le Premier ministre a pris un certain nombre de décisions importantes concernant l'avenir de la liaison Rhin-Rhône, d'une part, et de la C.N.R., d'autre part. La liaison Niffer-Mulhouse était concernée.

J'ai par ailleurs eu l'occasion lors du voyage du Premier ministre en Alsace, en janvier dernier, de préciser que la question de la réévaluation du montant de la participation de l'Etat pourrait être examiné de façon favorable lorsque les financements locaux auront été réunis.

En revanche, la proposition avancée aujourd'hui de ne réviser que l'écluse de Niffer représente un redimensionnement important de ce projet. Cela suppose donc, comme vous l'avez indiqué, un nouveau plan de financement avec une éventuelle participation de la Communauté économique européenne. Son élaboration me paraît justifier pleinement un examen complémentaire de ce projet avec l'ensemble des parties intéressées, de façon à définir le partage le plus adéquat possible des charges entre les différents acteurs.

En tout état de cause, la participation de l'Etat au financement de la mise à grand gabarit de cette section a été confirmée de la manière la plus claire lors de la réunion du 30 janvier et l'Etat honorera cet engagement.

M. François Grussenmeyer. Merci !

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe communiste.

La parole est à M. Bordu.

M. Gérard Bordu. Monsieur le ministre délégué, votre budget pour 1988 en matière de voies navigables subit de nouvelles coupes claires par rapport à celui de 1987 : les moyens de paiement régressent de plus de 25 p. 100 en volume. Vous programmez délibérément la poursuite de la dégradation de notre réseau de voies navigables.

Le journal *La Marne*, qui est diffusé dans la nord de la Seine-et-Marne a relaté, le 29 octobre, une importante rupture du barrage d'écluse à Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux. Les personnels des services de la navigation et de l'équipement tentaient de colmater la brèche dans des conditions d'autant plus pénibles, dangereuses et précaires que l'ouvrage est vétuste. Naturellement, la circulation des péniches a dû être interrompue et cet hebdomadaire indiquait que, depuis une semaine déjà, les mariniers étaient contraints au chômage technique. Il convient, monsieur le ministre, d'assurer leur indemnisation.

Cet incident qu'a précédé celui de Saint-Mammès, il y a maintenant près d'un an, a une large valeur d'exemple. C'est pourquoi j'ai tenu à le citer. Il illustre parfaitement les conséquences de la politique menée dans ce pays depuis des décennies, à quelques rares années près, laquelle sacrifie, de fait, le transport fluvial et la batellerie.

Si vous annoncez un effort substantiel sur la liaison Rhin-Rhône, d'ailleurs financé hors budget, vous sacrifiez le reste du réseau.

Je suis également particulièrement préoccupé par la mise à grand gabarit de la relation Seine-Est. Les 100 millions de francs prévus sont sans commune mesure avec les 15 milliards nécessaires pour cette réalisation et ce n'est pas votre intention de faire payer les usagers de la voie d'eau qui permettra d'obtenir le complément nécessaire.

Monsieur le ministre, je réaffirme, comme l'an dernier, notre attachement à un mode de transport dont les atouts sont réels si l'on ne s'en tient pas au seul critère étroit de la rentabilité financière capitaliste. La voie d'eau a une place de complément aux autres modes de transport, dans la mise en place d'une filière transports tournée prioritairement vers la satisfaction des besoins nationaux. Au contraire, vous jouez en priorité la carte des intérêts supra-nationaux. Pour autant ne sacrifiez pas les intérêts des professionnels et usagers de la voie d'eau qui attendent que vous assuriez la sécurité des voies navigables dont les canaux font partie. En n'assurant pas leur entretien, eu égard aux modes actuels de transports fluviaux, vous risquez de faire disparaître les bateliers.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous donner des indications à ce sujet ?

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

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, s'agissant de l'affaire de Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux, je vous confirme, d'une part, que le budget de 1988 permettra la réalisation des réparations et des réfections nécessaires à la suite de l'accident survenu cette année et, d'autre part, que les indemnisations seront également assurées dans le cadre de ce budget. Vous pouvez donc être tout à fait rassuré.

En ce qui concerne le programme relatif au bassin de la Seine, je rappelle simplement deux faits.

D'abord, la mise à grand gabarit de la section Bray-Nogent est la première à avoir été décidée, parce qu'elle est la plus directement rentable en termes économiques. Son coût atteindra 170 millions de francs pour lesquels des financements pourront être dégagés, mais sa réalisation constitue l'amorce d'un mouvement qui va, bien entendu, au-delà de ce seul tronçon.

Ensuite, je souligne que dans le projet d'établissement public pour la Seine et l'Oise qui sera soumis au Parlement, les espérances budgétaires moyennes sont de l'ordre de 200 millions de francs par an, toutes recettes confondues.

Il s'agirait d'un apport non négligeable à la réalisation, à la modernisation, à l'entretien, à la gestion du bassin de la Seine.

Pour le reste, je rappelle, en reconnaissant le caractère très faible ou trop faible des crédits prévus au budget des voies navigables - mais on ne peut pas tout faire en même temps - que la priorité absolue sera accordée à la sauvegarde et la maintenance du réseau fluvial existant.

M. le président. La parole est à M. Robert Montdargent.

M. Robert Montdargent. Monsieur le ministre des transports, vous venez de confirmer que le groupement d'intérêt économique Airbus était prêt à étendre la coopération transatlantique à Mac Donald-Douglas, l'avionneur américain. Permettez-moi de considérer que, dans les conditions actuelles, cette déclaration est surprenante au plan industriel comme au plan économique.

Au plan industriel cela équivaut à transférer aux U.S.A. des charges de travail, des technologies d'avant-garde alors que les Américains mènent une guerre commerciale acharnée, doublée d'un protectionnisme forcené, contre l'avion Airbus. Je ne crois pas que cela constituera un renforcement de notre industrie, comme vous l'avez indiqué il y a quelques instants.

Au plan économique les commandes en faveur des gammes d'Airbus, sont très fortes. Elles avaient atteint 229 pour l'A.T.R. 42 et l'A.T.R. 72 au 31 octobre 1987 et plus de 1 000 pour la famille Airbus. Or, et cela est contradictoire, on supprime des emplois à l'Aérospatiale et chez Dassault.

Il serait sans doute préférable d'établir une coopération franco-française au lieu de transférer ces charges de travail aux États-Unis.

Monsieur le ministre, comment allez-vous sortir de cette contradiction ? On peut avoir du travail en France. Pourquoi le donner aux États-Unis qui ne nous ont jamais offert de compensations industrielles ? Pourquoi ne pas embaucher à l'Aérospatiale et chez Dassault pour satisfaire les commandes des compagnies aériennes françaises et étrangères et, ainsi, gagner en productivité et en production ?

Par ailleurs, pourquoi la demande du comité central d'établissement de l'Aérospatiale proposant à la société Avions Marcel-Dassault - Bréguet Aviation une coopération pour la fabrication des Airbus n'a-t-elle toujours pas reçu de réponse de cette dernière ? Vous pourriez interroger pour le moins ces deux firmes.

Enfin, puisque l'opportunité m'en est fournie, je formulerai une question relative aux transports terrestres, en vous demandant votre opinion sur la réouverture de la ligne de grande ceinture S.N.C.F. en région parisienne, notamment pour le tronçon Val-de-Fontenay - Sartrouville.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Montdargent !

M. Robert Montdargent. Je termine, monsieur le président.

Ce tronçon est prévu dans le contrat de plan Etat-région mais le projet est toujours en panne.

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

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, je vais vous fournir quelques éléments de réponse.

Pour ce qui est d'abord de la société A.M.D.B.A., je vous rappelle que toutes les demandes formulées par cette société concernant la participation du budget de la défense civile à la définition et au développement de ses programmes ont été honorées. Une décision de principe a été prise de participer, par des avances remboursables, à hauteur de 60 p. 100, au développement du Falcon X.

Quant aux relations avec l'Aérospatiale, elles intéressent d'abord les deux sociétés. Des contacts ont été pris et les discussions se poursuivent. Je ne voudrais cependant pas que l'on puisse croire que tout est possible dans ce domaine.

D'abord, s'agissant des programmes anciens - je pense à l'A 300, à l'A 310 et à l'A 320 - la répartition des travaux de sous-traitance entre l'Aérospatiale et ses sous-traitants est d'ores et déjà réalisée pour des programmes qui sont très largement avancés. Il existe, certes, pour les nouveaux programmes - A 330, A 340 - des possibilités pour l'Aérospatiale de chercher des partenaires, mais je vous rappelle que la répartition entre les quatre partenaires d'Airbus est d'ores et déjà effectuée.

M. Robert Montdargent. Les Anglais sont en train d'y renoncer !

M. le ministre chargé des transports. Pour des raisons tenant à la compétition et à la concurrence, 20 p. 100 de la part de ce marché doivent être sous-traités à des entreprises autres que celles des quatre pays du consortium Airbus. En effet il ne faut pas oublier que pour développer une industrie aéronautique il faut des clients...

M. Robert Montdargent. Il y a des clients !

M. le ministre chargé des transports. ... et que pour avoir des clients il convient de leur offrir certaines possibilités.

Enfin, je rappellerai simplement - c'est probablement l'élément le plus positif - que le critère de répartition et de sous-traitance s'établira en termes de compétitivité, l'entreprise principale devant s'adresser à l'entreprise la plus compétitive. Dassault me semble effectivement tout à fait en mesure de répondre à ce critère, il devrait donc y avoir des possibilités de sous-traitance pour Dassault ; c'est en tout cas notre souhait.

S'agissant de votre question sur la réouverture de la grande ceinture, je rappelle le coût très élevé des travaux d'aménagement de cette portion. Compte tenu du trafic susceptible d'être écoulé, il n'a pas paru aux partenaires concernés, et notamment à la région Ile-de-France, souhaitable d'inscrire cette réouverture au premier rang des priorités. Pour l'instant, l'Etat n'a fait l'objet d'aucune demande particulière de la part de la région sur ce point.

M. le président. Pour le groupe U.D.F., la parole est à M. Georges Colombier.

M. Georges Colombier. Ma première question porte sur le contournement Est de Lyon par le T.G.V. Deux tranches de travaux sont normalement prévues : le contournement de Lyon et la construction de la gare de Satolas et la réalisation de la liaison Satolas-Valence.

Je souhaite, monsieur le ministre, connaître le calendrier de ces travaux. Dans le département de l'Isère, certains élus et la population concernée sont hostiles à ces réalisations et nous suspectent, alors que nous ne savons que peu de choses, de ne pas les tenir au courant du déroulement des différentes phases ou décisions concernant ce projet. Ainsi ont-ils eu connaissance par les journaux et par des indiscretions d'informations que nous ignorions et qui se révèlent exactes. Afin de pratiquer une meilleure concertation sur le terrain, de plaider et de défendre au mieux les intérêts des collectivités et des particuliers, je souhaite, monsieur le ministre, que vos services ainsi que ceux de la S.N.C.F., nous informent régulièrement.

Ma deuxième question concerne la traversée par la R.N. 6 de La Verpillière et de la ville nouvelle de L'Isle-d'Abeau. Elle est devenue une véritable épine dorsale de la ville nouvelle et assure la desserte urbaine, tout en reliant Lyon à Chambéry. Plusieurs projets et propositions existent : le doublement de la R.N. 6, la gratuité de l'autoroute jusqu'à la sortie de l'Isle-d'Abeau-Est, ce qui entraînerait le rachat du péage par l'Etat ou des abonnements préférentiels jusqu'à Bourgoin-Jallieu.

Pour la sécurité routière, ce dossier est très urgent, d'autant plus qu'il conditionne en partie le développement de la ville nouvelle et de toute la région du nord de l'Isère. Dans la perspective des Jeux olympiques de Savoie, en 1992, et pour une desserte plus efficace des stations de sports d'hiver de l'Isère, il est primordial qu'une solution soit apportée rapidement. Je souhaite, monsieur le ministre, connaître votre position sur ce sujet.

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

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le président, je répondrai, si vous le permettez, à la première partie de la question de M. Colombier, laissant le soin à M. Méhaignerie de répondre sur la seconde partie.

Je rappelle que la décision de réaliser dès que possible le contournement Est de Lyon a été confirmée lors de la réunion interministérielle du 9 octobre. D'ores et déjà, et dès le mois de septembre, des discussions ont été lancées entre les élus du Rhône et de l'Ain, car il s'agit là du point de départ de ce contournement qui doit arriver jusqu'à l'Isère. Ces discussions sont encore en cours. Un consensus est peut-être en train de se dégager, qui permettrait - c'est en tout cas l'objectif que nous nous sommes assigné - de prendre une déci-

sion définitive avant la fin de cette année, et notamment pour une raison simple, qui est celle du phasage. Le Premier ministre a en effet souhaité - il l'a dit récemment - qu'une première section reliant Satolas à l'embranchement vers les Alpes, c'est-à-dire Saint-Quentin-Fallavier, soit réalisée à temps pour les jeux Olympiques, c'est-à-dire pour le début de 1992. Je me suis donc assuré auprès de la S.N.C.F. que, dès lors que l'ensemble du projet serait engagé, elle pourrait mettre en œuvre en priorité la section Satolas-Saint-Quentin-Fallavier. Cette opération suppose évidemment l'intervention d'un prochain accord sur le financement de la gare de Satolas. Mais, pour l'instant, les délais sont tenus.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur Colombier, sur la R.N. 6, les études seront engagées en 1988 et les travaux seront discutés dans le cadre du contrat de plan Etat-région 1989-1993. Quant au péage, je rappelle qu'il y a un système d'abonnement qui offre des conditions avantageuses. Là aussi le bilan sera fait en 1988.

M. le président. La parole est à M. Ehrmann pour poser la question de M. Briane.

M. Charles Ehrmann. Monsieur le ministre, voici la question de M. Briane :

« Situé sur les marches sud du Massif central, éloigné des grands axes de communication moderne, ferroviaires et routiers, le département de l'Aveyron a besoin de liaisons routières rapides le reliant aux métropoles régionales environnantes et aux grands axes routiers nationaux et européens.

« Son développement futur est directement lié à l'existence de ces infrastructures.

« Aussi, monsieur le ministre, au moment où nous examinons le budget de votre ministère, vous serais-je très obligé de bien vouloir répondre à une triple question concernant la desserte routière de l'Aveyron et son ancrage aux grands axes, avec réduction des temps de parcours pour la liaison avec les métropoles régionales, avec lesquelles nos échanges sont importants et, tout particulièrement, Toulouse, ville chef-lieu de la région Midi-Pyrénées, à laquelle nous appartenons et qui se trouve actuellement à deux heures trente au moins par la nationale 88 du chef-lieu de l'Aveyron.

« Premièrement, la mise hors gel sur la nationale 88, aux abords de la jonction avec la nationale 9, sera-t-elle rapidement réalisée comme la promesse nous en avait été faite au cours de l'hiver dernier, lors de la pose de barrières de dégel qui bloquent l'économie aveyronnaise ?

« Deuxièmement, l'aménagement de la nationale 88 vers Albi et Toulouse, artère vitale pour notre département, sera-t-il accéléré afin que le temps de parcours puisse être réduit à une heure trente, cet axe n'ayant pas été inclus dans le plan routier Massif central ?

« Troisièmement, où en est-on du programme d'aménagement en voie rapide à deux fois deux voies à caractéristiques autoroutières de la nationale 9, tant en ce qui concerne le choix de l'itinéraire, l'achat du foncier, que le plan de financement et le délai d'exécution des travaux si l'on veut, comme la promesse en a été faite, que cet aménagement, vital pour notre région, soit terminé dans les dix ans qui viennent et, au plus tard, à l'horizon 2000 ? »

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je reconnais pour le département de l'Aveyron l'importance du désenclavement routier, dans la mesure où ce département ne bénéficie pas du désenclavement ferroviaire. Par voie aérienne, la densité de population ne permet pas des liaisons fréquentes. Dou la nécessité d'un effort sur les routes.

Deux objectifs, deux ambitions ont été proposés par M. Briane : la R.N. 9 et la R.N. 88, artères vitales du département.

En ce qui concerne la R.N. 88, je puis lui indiquer que la mise hors gel entre Recoules et la R.N. 9 a, conformément à l'annonce qui avait été faite, fait l'objet d'un financement par l'Etat, en 1987, de 22,2 millions de francs.

Quant aux déviations de Laissac, Saint-Mayme et Recoules, les procédures techniques et administratives seront poursuivies en 1988, à savoir l'engagement des études, la poursuite des acquisitions foncières, afin que les travaux puissent être engagés dès que les financements seront disponibles.

Au sud de Rodez, l'opération prioritaire reste l'aménagement de la côte de Taunus pour lequel 2 millions de francs d'études ont été mis en place cette année. Quant aux travaux, estimés à environ 150 millions de francs, leur financement devrait être envisagé dans le cadre du programme cofinancé par l'Etat et la région.

Pour ce qui concerne la R.N. 9, c'est-à-dire la continuité de l'autoroute Paris - Clermont-Ferrand - Béziers, je crois que le passage des crédits de 540 millions à 920 millions de francs constitue une réponse à l'interrogation de M. Briane. Les travaux seront bien terminés dans dix ans, et j'espère même qu'on pourra aller plus vite. Les chiffres de cette année traduisent cette volonté.

De plus, j'ai décidé de nommer auprès du directeur des routes un délégué aux grands travaux pour cet axe routier, l'ingénieur général Gaudemer, chargé notamment de contrôler la cohérence des caractéristiques de tout l'itinéraire, de coordonner les procédures et la programmation des diverses opérations. Il mènera cette mission avec des outils et une méthodologie équivalant à ceux d'un projet autoroutier pour que cet axe soit réalisé dans les temps et, si je puis dire, avec une « continuité autoroutière », certes un peu simplifiée, mais qui permettra d'avoir un véritable deuxième axe Paris - Méditerranée passant par Clermont-Ferrand.

M. le président. La parole est à M. Charles Ehrmann.

M. Charles Ehrmann. Monsieur le ministre, votre schéma routier - 1 543 kilomètres ajoutés aux 1 200 prévus - est fait pour dessiner - je reprends vos termes - « la France telle qu'elle sera en l'an 2000 ». C'est un effort énorme, favorisé par les privatisations, mais qui ne pourra être repris. Or la Côte d'Azur, avec 1 500 000 habitants, est oubliée. Les trois préfectures des Alpes du Sud, Gap, Nice, Digne, sont oubliées.

Depuis longtemps, dans les Alpes-Maritimes, nous luttons contre l'éloignement, l'enclavement. Les résultats ne sont pas bons, en dehors de la nationale 7, de l'autoroute A 8 et de l'aéroport - payé par nous à hauteur de 65 p. 100.

Notre chemin de fer, par le littoral, a 100 kilomètres de trop : aucun T.V.G. vallée du Rhône - Saint-Raphaël - Nice n'est envisagé.

La voie de contournement de Nice est à péage. La voie rapide dans Nice a une subvention fixe, ce qui en diminue chaque année l'impement.

Nous sommes amers. Le journal *Nice-Matin* écrit le 24 août 1987 : « Le schéma routier national, danger mortel pour la Côte d'Azur ».

Et cependant, nous voulons encore espérer.

Premièrement, nous agissons nous-mêmes. Le président du conseil général des Alpes-Maritimes, Jacques Médecin, a fait voter trois millions de crédits d'études, s'engage à verser 100 millions par an pour les grands itinéraires, durant huit à dix ans, si l'Etat et la région mettent 150 millions.

Deuxièmement, nous vous demandons de prendre conscience de notre drame, comme vous l'avez ressenti en février 1987 lorsque vous êtes venu au conseil général. Sachant que pour les 1 543 kilomètres d'autoroute supplémentaires, vous avez besoin de trois à quatre ans d'études, plus trois pour les acquisitions de terrains, vous pouvez tenir compte de nos besoins vitaux.

D'abord, une deuxième autoroute à quinze ou vingt kilomètres au nord de l'A 8 qui est la voie la plus directe de l'Espagne à l'Italie et qui est de plus en plus saturée car utilisée par les riverains entre Cannes et Nice, et qui le sera encore davantage lorsque seront construits les 150 000 à 200 000 logements prévus par le nouveau S.D.A.U. sur la rive droite du Var.

Ensuite, sur la nationale 202, une route à quatre voies à caractéristiques autoroutières de Nice à Digne et à Sisteron - alors qu'on ne s'occupe que de La Mescla -, afin que les touristes de l'Europe septentrionale et centrale ne descendent pas uniquement par la vallée du Rhône, la Durance ou l'Italie.

Enfin, une liaison avec Turin et Milan...

M. le président. Veuillez conclure.

M. Charles Ehrmann. ... par la Vésubie et le Mercantour, ou - ce qui, je crois, a la préférence de vos services - par Sospel, Breil et Tende.

La Côte d'Azur vit du tourisme ; elle est une réserve de devises pour la France. Aidez-la, monsieur le ministre.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur le député, la Provence-Côte-d'Azur n'est pas oubliée, mais les Alpes-Maritimes ont eu le sentiment que, dans le plan autoroutier, il n'y avait pas de nouveaux axes pour le département, même si le département des Alpes-Maritimes profitera directement de la liaison améliorée Grenoble - Sisteron et d'un certain nombre de réalisations dans la grande région.

Cela dit, j'ai dégagé en 1987 des crédits d'études supplémentaires pour cette région, afin de faire face en effet à ce que vous avez appelé tout à l'heure les échéances d'avenir, et, de plus, une dotation complémentaire de 2,5 millions de francs pour faire face aux dépenses occasionnées par les difficultés de circulation sur la R.N. 204 à la hauteur de Tende.

Les itinéraires Nice-Digne par la R.N. 202 et la liaison vers Turin par la R.N. 204 sont déjà classés en grandes liaisons d'aménagement du territoire, ce qui est essentiel pour les Alpes-Maritimes. Pour Nice - Digne, il est indispensable de définir au plus vite le parti d'aménagement global à adopter ainsi que les opérations prioritaires. C'est pourquoi j'ai donné mon accord pour ajouter au programme 1987 une dotation d'un million de crédits d'études pour accélérer l'aménagement de cet axe.

En ce qui concerne la R.N. 204, j'ai demandé à l'ingénieur-général Funel un rapport d'ensemble sur les franchissements alpins. Des premières conclusions de ce rapport, il ressort assez nettement que le franchissement par le col de Tende constitue une solution à valoriser, sous réserve de l'aménagement parallèle d'un itinéraire d'accès à larges caractéristiques.

Des études de trafic à grande échelle sont en cours au centre d'études techniques d'Aix-en-Provence pour estimer le trafic susceptible d'emprunter dans ces conditions ce nouvel axe et en déduire l'intérêt de ce projet.

Je suis parfaitement conscient que, compte tenu de la perspective d'une forte demande de logements, à la suite des déplacements et du nombre de personnes qui prennent leur retraite dans le département des Alpes-Maritimes et dans les déplacements limitrophes, il faudra, dans le cadre du contrat de plan, envisager très sérieusement les aménagements pour la remontée vers Grenoble et ceux pour faciliter les liaisons avec l'Italie. Ce sera l'objet du contrat de plan qui va être discuté en 1988 avec la région Provence - Côte-d'Azur et le département des Alpes-Maritimes.

M. le président. La parole est à M. Ladislav Poniatowski.

M. Ladislav Poniatowski. Monsieur le ministre, vous vous êtes prononcé très clairement en faveur de la liberté de gestion des grandes entreprises publiques de transport à condition qu'elles soient gérées comme des entreprises. Vous avez même déclaré à ce sujet : « Je veillerai à ce que la contribution de l'Etat, lorsqu'elle reste indispensable, soit accordée de façon forfaitaire sur la base d'engagements précis qui ne les dispensent pas des « règles du marché. »

Pour 1988, la S.N.C.F. recevra 30 milliards de francs dans le cadre des dotations prévues par le contrat de plan et 1,7 milliard au titre des charges d'infrastructures. La R.A.T.P., quant à elle, bénéficiera d'une dotation de 4,5 milliards de francs.

A juste titre, vous avez décidé de maîtriser l'évolution des crédits alloués à ces entreprises qui doivent poursuivre leurs efforts pour continuer de réaliser des gains de productivité et permettre ainsi le fonctionnement des services publics de transport au moindre coût. Mais ces entreprises publiques souffrent encore, monsieur le ministre, de facteurs de rigidité bien connus : lourdeur de gestion des effectifs, en raison notamment du statut ; impossibilité de procéder à des amortissements lorsque l'Etat subventionne les investissements, comme c'est le cas pour la R.A.T.P. ; enfin et surtout la fixa-

tion de l'évolution des tarifs, non par ces entreprises, mais par le Gouvernement. L'évolution tarifaire échappe, en effet, à ces entreprises et la question se pose d'une manière plus générale de l'information du Parlement, lors de la discussion budgétaire, sur les critères qui conduisent à la fixation des tarifs.

Les dotations budgétaires versées aux entreprises publiques sont directement fonction du niveau des recettes réalisées, et donc de l'évolution des prix eux-mêmes. A titre d'exemple, le maintien du prix du ticket de métro à Paris à un niveau anormalement bas, deux fois moins élevé que le prix des transports en province, n'est pas innocent. Ainsi, la R.A.T.P. continue à être financée par le contribuable.

Monsieur le ministre, quelles sont vos intentions pour donner à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F. une entière liberté de gestion et pour supprimer les rigidités de fonctionnement existantes dans ces entreprises. Avez-vous, à terme, l'intention de redéfinir ce qui, selon vous, doit relever des missions de service public entraînant une participation de l'Etat, et ce qui doit dépendre du libre jeu de la concurrence ?

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

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, les dérives qui ont été enregistrées depuis fort longtemps dans les grandes entreprises de transport étaient dues pour l'essentiel au fait qu'il existait des relations au coup par coup entre l'Etat et ces entreprises.

La meilleure façon de procéder consiste incontestablement en la mise en œuvre d'une politique contractuelle. S'agissant de la S.N.C.F., celle-ci a été engagée dès 1985.

La S.N.C.F. remplira son engagement contractuel avec l'Etat de rétablir l'équilibre de ses comptes en 1989, et cela en dépit des pertes de l'hiver dernier. En fait, la société nationale devrait déjà améliorer son résultat brut d'exploitation de un milliard de francs cette année. Pour 1988, l'Etat lui apportera les concours prévus au contrat, et il fera, comme en 1987, son devoir d'actionnaire en renforçant les fonds propres de l'entreprise.

En fait il s'agit de lui permettre de redresser ses résultats et d'assurer elle-même les conditions normales de son financement. Et c'est d'ailleurs sur cette base que je souhaite engager dès à présent la réflexion sur la suite à donner, à partir de 1989, au contrat de plan en vigueur et qui viendra à expiration à ce moment.

S'agissant de la R.A.T.P., c'est la même orientation que j'envisage de donner puisque j'ai demandé à son président de me proposer d'ici à la fin de cette année un programme de développement pour les trois années à venir qui fixe clairement les responsabilités respectives de l'Etat et de l'entreprise. Ce programme devrait à mon sens comporter trois volets essentiels : les relations de la Régie avec le public, notamment en termes de propreté, de ponctualité et de sécurité ; le cadre financier dans lequel l'entreprise sera appelée à évoluer avec, en particulier, une limitation des concours financiers publics ; des objectifs de gestion permettant d'améliorer la productivité de la Régie.

Voilà les cadres dans lesquels je souhaite voir se développer les relations entre l'Etat et les entreprises.

Pour les tarifs, n'oublions pas qu'il s'agit d'entreprises en situation de monopole. Il appartient donc, y compris en économie libérale, à la puissance publique de veiller à ce que l'ensemble des données, notamment sociales, relatives à la fixation des tarifs soient prises en compte. C'est la raison pour laquelle, s'agissant par exemple de la R.A.T.P., puisque c'est le sujet que vous avez abordé, il a été décidé de mettre en œuvre une politique de rattrapage tarifaire, mais de rattrapage modéré.

Je rappelle que le taux de couverture moyen de la R.A.T.P. est légèrement supérieur à 30 p. 100, alors que celui des réseaux de province se situe aux alentours de 40 p. 100.

M. Michel Péricard. A cause de l'Etat !

M. le ministre chargé des transports. Il y a donc nécessité de faire payer un peu plus à l'usager et peut-être un peu moins au contribuable, à condition qu'il n'y ait pas de dérive trop grave. C'est la raison pour laquelle nous avons opté l'année dernière, et je pense que nous recommencerons cette année, pour une augmentation tarifaire de trois points au-dessus de l'inflation.

Telles sont, monsieur le député, les principales orientations que je peux vous indiquer. En tout état de cause, l'objectif est, comme vous le souhaitez, de redéfinir ce qui doit relever des missions de service public, et donc être pris en charge par l'Etat, et ce qui doit relever des entreprises, et donc être soumis au libre jeu de la concurrence.

M. le président. Au titre du groupe du R.P.R., la parole est à M. Roland Nungesser.

M. Roland Nungesser. Messieurs les ministres, je ne reviendrai pas sur l'analyse des crédits des voies navigables, analyse que les rapporteurs ont conclue en écrivant, l'un, Michel Barnier, qu'ils concernent « un secteur généralement malmené lors des arbitrages budgétaires », l'autre, Franck Borotra, qu'ils correspondent à un modeste coup de pouce.

S'il est nécessaire de se féliciter de l'effort accompli pour l'entretien du réseau fluvial existant, il est regrettable, que sur le plan des investissements, rien ne permette d'espérer l'adaptation du réseau français au gabarit du réseau européen, ce qui devrait être la grande priorité dans la perspective de l'échéance de 1992.

A ce propos, la commission Grégoire, après de longues et minutieuses études, avait proposé un schéma directeur des voies navigables. Or il semble à première vue, messieurs les ministres, que les mesures prises par le comité interministériel de juillet dernier aillent à l'encontre des priorités établies par ce rapport. Aussi vous serais-je reconnaissant de me faire savoir si le Gouvernement remet en cause ces priorités et si, par exemple, l'ouverture de crédits pour l'aménagement de certains biefs sur la Saône n'efface pas pour autant la priorité à la liaison Seine-Nord. Celle-ci avait, en effet, été retenue pour de nombreuses raisons, notamment pour sa rentabilité économique, pour son coût modeste par rapport aux autres projets et pour les possibilités de concours financiers des régions et de la C.E.E.

Si tel n'est pas le cas, le Gouvernement envisage-t-il de mettre à l'étude les clés de financement qui permettraient la réalisation du canal à grand gabarit Compiègne-Valenciennes, soit 100 kilomètres environ, puisque c'est à cela que se résume en vérité la liaison Seine-Nord ? Grâce à celle-ci, la tranche Nord-Ouest sera enfin dotée d'un réseau cohérent dont bénéficierait l'économie des régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie et Ile-de-France. Ne serait-ce pas la vocation de l'établissement public de la Seine et de l'Oise, dont vous envisagez la création, de réaliser ce canal complémentaire qui relierait enfin, au grand gabarit, la Seine et l'Oise, au sud, au canal Dunkerque-Valenciennes et au réseau de nos voisins de la Communauté européenne, au nord ?

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

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, le rapport Grégoire, établi en 1982-1983, a permis, sans indiquer corrélativement les moyens de financement, de dégager le schéma directeur qui, en matière d'investissements, accorde, vous le savez, la priorité aux aménagements de vallées sur les franchissements de seuil. Les investissements décidés lors du comité interministériel du 30 juillet vont dans ce sens. On peut donc dire qu'ils correspondent sensiblement aux priorités dégagées par la commission Grégoire pour les prochaines années.

La liaison Seine-Nord est l'une des liaisons inter-bassins auxquelles vous êtes particulièrement attaché. Son coût total est de l'ordre de 7 milliards de francs. Elle n'a pas fait l'objet d'une décision lors de la réunion des ministres du 30 juillet, c'est vrai, mais je rappelle que l'établissement public de la Seine et de l'Oise, dont la création a été décidée, pour réaliser, notamment, la liaison Bray-Nogent, pourrait permettre, en fonction des ressources dont il disposera et de la rentabilité des investissements concernés, contribuer au financement de l'aménagement à grand gabarit de l'Oise à l'amont de Compiègne et ainsi d'amorcer par le sud la liaison Seine-Nord.

Je sais, je l'ai dit, combien vous êtes attaché à la réalisation de cette liaison, mais vous permettrez de dire, monsieur le député : « Chaque chose en son temps. » Comme je l'ai indiqué il y a un instant à M. Auberger à propos de l'Yonne, il faut laisser à l'établissement public dont la création va être demandée au Parlement d'ici à quelques semaines le temps de prendre son rythme de croisière. Si le dispositif mis en

place est concluant, il semblerait logique que de nouvelles missions, intéressant en particulier la liaison Seine-Nord, lui soient alors confiées.

M. le président. La parole est à M. Roland Nungesser, pour une seconde question.

M. Roland Nungesser. Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse concernant l'établissement de la Seine et de l'Oise.

Ma seconde question portera sur le tourisme fluvial. Le rapport Grégoire - encore lui - avait non seulement mis au point le schéma directeur des voies navigables à vocation commerciale, mais aussi souhaité que soit élaboré un schéma directeur des voies fluviales à vocation touristique. Il s'agissait de prévoir des mesures de sauvegarde et d'entretien de canaux ou de biefs de rivière n'ayant qu'un intérêt commercial réduit, mais pouvant assurer des liaisons touristiques intéressantes pour l'avenir des régions traversées. Je voudrais donc savoir où en est la préparation de ce schéma directeur des voies fluviales touristiques.

A ce propos, des rumeurs inquiétantes m'amènent à poser une seconde question : est-il envisagé d'imposer un péage aux bateaux de plaisance empruntant des voies fluviales ? Une telle mesure aurait pour conséquence immédiate d'arrêter l'expansion du tourisme fluvial qui, depuis quelques années, concerne non seulement la clientèle française, mais aussi, de plus en plus, une clientèle étrangère, et constitue un facteur d'animation économique non négligeable pour les régions traversées.

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

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, vous m'avez posé deux questions qui appellent donc deux réponses.

Votre suggestion d'élaborer un schéma directeur des voies navigables à vocation touristique, d'abord, mérite réflexion, et je suis tout à fait disposé à l'étudier. Un tel dispositif pourrait, en effet, contribuer utilement au développement du tourisme fluvial. J'ajoute qu'il pourrait être pris en compte dans les négociations engagées avec certaines régions sur la dévolution des canaux et des voies navigables. Nous pourrions donc en reparler.

S'agissant, ensuite, du projet de redevance sur la navigation de plaisance, je rappelle que le principe de la décision a été arrêté lors de la réunion du comité interministériel du 30 juillet, réunion que nous avons évoquée à plusieurs reprises au cours de ce débat.

Ce projet est inspiré par un motif d'équité. Actuellement, effet, selon la loi Morice du 9 avril 1953, seuls les utilisateurs d'une voie d'eau pour le transport de marchandises participent à son entretien par le paiement d'une taxe calculée, d'une part, à la tonne-kilomètre, d'autre part, à la tonne transportée pour le franchissement de certains ouvrages. Il a donc paru équitable que le trafic marchandises ne soit pas seul pénalisé et que l'ensemble des usagers d'une voie d'eau participent à son entretien.

Pour ce qui est des modalités d'application, le Conseil d'Etat est actuellement consulté sur les solutions envisageables. Il semblerait que l'on s'oriente soit vers la création d'une vignette de droit d'accès, soit vers la mise en place d'un système de tickets ou de forfaits pour le passage des écluses.

M. Jean Auroux. Une vignette de plus !

M. le ministre chargé des transports. C'est une mesure d'équité, ai-je dit. C'est aussi une mesure d'avenir dans la mesure où elle permettra d'accompagner le développement du tourisme fluvial, que vous appelez de vos vœux, par l'affectation de ressources nouvelles à l'entretien du réseau. Ce n'est pas, non plus, une mesure isolée, puisqu'elle relève du souci de l'Etat de faire payer les différents bénéficiaires de la voie d'eau de façon à la gérer de la manière la plus dynamique.

J'ajoute qu'un tel système existe dans de très nombreux pays, parfois depuis très longtemps. C'est le cas, en particulier, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis.

En résumé, la mesure est à l'étude. Le principe a été arrêté par le Gouvernement, mais les modalités sont en cours de discussion. Dès que les études seront terminées, les organismes représentatifs de la plaisance et des sports nautiques

aeront naturellement consultés, et une campagne d'information des plaisanciers sera lancée. En tout état de cause, nous aurons certainement l'occasion d'en reparler.

M. le président. La parole est à M. Yvan Blot.

M. Yvan Blot. Monsieur le ministre, j'ai l'honneur d'appeler tout particulièrement votre attention sur le plan d'accompagnement routier au lien fixe transmanche.

Le Gouvernement a bien voulu le compléter en programme, pour 1989, une rocade entre le port de Calais et l'autoroute A 26. Cependant, la conception initiale de cette rocade d'une voie avec carrefours à niveau risque d'ores et déjà d'être dépassée par le trafic. L'exemple de cette année montre que l'arrivée simultanée d'un jumbo ferry et d'un autre ferry introduit 1 000 véhicules en quelques minutes sur le réseau de desserte du trafic transmanche. Il faut actuellement plus d'une heure pour les évacuer. Pour assurer la fluidité du trafic, il semble indispensable que cette rocade soit mise à deux fois deux voies avec des carrefours dénivelés.

Par ailleurs, sur l'autoroute A 26, afin que l'arrière-pays soit desservi convenablement, il est nécessaire qu'un échangeur complet soit réalisé au niveau de Nordausques.

Enfin, il est à craindre que la rocade littorale qui fera la liaison entre Calais, Boulogne et Dunkerque, et ensuite vers la Belgique et l'ensemble du réseau européen, ne prenne du retard par rapport aux autres liaisons.

En dernier lieu, il serait utile qu'un lien autoroutier soit prévu à hauteur de Saint-Omer entre les autoroutes A 26 et A 25 pour améliorer la liaison Calais, donc le lien fixe transmanche lui-même, et Lille.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de bien vouloir m'apporter des éléments de réponse sur tous ces points.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je peux vous assurer, monsieur Blot, qu'il n'y aura pas de retard sur la rocade du littoral dans la mesure où le plan autoroutier permet de concentrer les crédits sur les axes non autoroutiers.

Curieusement, vous l'avez dit, la liaison entre l'autoroute A 26 et le port de Calais, pourtant fondamentale, n'avait été retenue ni dans le contrat de Plan ni dans le plan transmanche. J'ai décidé, pour réparer cet oubli, de réaliser l'opération et j'ai fait mettre au point le montage financier. L'opération pourra commencer en 1988. Elle était prévue à une fois deux voies ; j'ai accepté qu'elle soit réalisée d'emblée à deux fois deux voies. Je pense donc, avoir pleinement répondu aux nécessités économiques de Calais et de son arrière-pays.

Enfin, la liaison entre les autoroutes A 25 et A 26 est en cours d'aménagement dans le cadre normal du contrat de Plan Etat-région avec, par exemple, la déviation de Saint-Omer et il n'y aura pas, comme je l'ai dit en commençant, de retard.

M. le président. Nous revenons aux questions du groupe U.D.F.

La parole est à M. Charles Ehrmann, pour poser la question de M. Jean-Marie Daillet.

M. Charles Ehrmann. Je vous poserai en effet, monsieur le ministre, la question de M. Jean-Marie Daillet.

Le nouveau schéma directeur routier national est impressionnant ; il va permettre de désenclaver de nombreuses régions, notamment le Centre et l'Ouest.

Dans ce dernier secteur, la décision de réaliser la « route des estuaires » est excellente pour la Normandie comme pour la Bretagne.

Cela dit, il y a un oubli d'autant plus manifeste que les élus de la Manche, président du conseil général et parlementaires, étaient venus, dès juin 1986, vous en parler : il s'agit de l'itinéraire, d'intérêt européen évident, qui relie les îles britanniques à la Péninsule ibérique, via Cherbourg.

Comment cet axe a-t-il pu être oublié dans un schéma directeur qui vise à mieux relier l'Ouest français au reste de l'Europe ? M. Daillet veut croire que c'est là une omission accidentelle.

Car enfin, lorsqu'en 1993, le tunnel sous la Manche sera mis en service, si une voie rapide ne permet pas de descendre directement de Cherbourg vers Rennes, le trafic de

l'Irlande et de l'Ouest britannique sera évidemment dévié vers Douvres et Calais, ce qui signifierait un allongement considérable pour les usagers, et entraînerait pour Cherbourg, le département de la Manche et plusieurs départements vers le sud, une perte de trafic, un nouvel enclavement, un surcroît de désertification.

En fait, il s'agit d'être cohérent avec le projet de route des estuaires, et de lui apporter un affluent anglo-irlandais : il suffit d'inscrire au schéma directeur 47 kilomètres de route - la R.N. 174 - à mettre à deux fois deux voies entre la R.N. 13 à Carentan et la R.N. 175.

M. Daillet vous a écrit à ce sujet, avec l'appui des élus de la Manche et du conseil régional qui, lors de sa dernière session, a demandé l'inscription de la R.N. 174 au 10^e Plan, et il demande au Gouvernement de répondre à cette attente, à cette nécessité.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur le député, la route nationale 174 a fait l'objet d'une décision ministérielle d'aménagement à long terme le 15 novembre 1979. Depuis, sont progressivement réalisés l'aménagement à deux fois deux voies entre Carentan et Saint-Lô, l'aménagement partiel à deux fois deux voies entre Saint-Lô et la R.N. 175 - il s'agit de la rocade des estuaires - et enfin l'aménagement à deux fois deux voies entre la R.N. 175 et Vire. En 1987, a été renforcée la partie qui va de Carentan à Saint-Lô et il est prévu de réaliser en 1988 des travaux identiques entre Saint-Lô et la R.N. 175.

Enfin, la déviation de Saint-Lô est en cours de travaux et sera mise en service fin 1987.

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions.

Pour être agréable aux collègues présents, je suis prêt à essayer de faire en sorte de terminer ce matin l'examen du budget du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je demande donc à chacun d'être aussi bref que possible.

EQUIPEMENT, LOGEMENT, AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS

M. le président. J'appelle les crédits inscrits à la ligne « Equipement, logement, aménagement du territoire et transports ».

ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils (mesures nouvelles)

« Titre III : 55 438 193 francs ;
« Titre IV : 13 807 987 francs. »

ETAT C

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils (mesures nouvelles)

TITRE V. - INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme : 10 259 031 000 francs ;
« Crédits de paiement : 4 852 734 000 francs. »

TITRE VI. - SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme : 13 355 616 000 francs ;
« Crédits de paiement : 2 843 326 000 francs. »

ETAT D

Tableau, par chapitre des autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1989

Titre III

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

Personne ne demande la parole ?...

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

(Le titre III est adopté.)

M. le président. Sur le titre IV de l'état B, je suis saisi de plusieurs amendements.

L'amendement n° 214, présenté par M. Sergent, est ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 3 526 018 francs. »

La parole est à M. Pierre Sergent.

M. Pierre Sergent. Cet amendement vise la subvention pour l'entretien de la chaussée de Paris, subvention qui s'élève à 52 600 000 francs.

Cette somme nous semble exorbitante, d'autant plus que les travaux de voirie dans notre capitale s'effectuent dans la désorganisation la plus complète et avec un manque de planification évident. Le calendrier des travaux est établi en dépit du bon sens. Il n'est pas rare, en effet, de voir s'ouvrir des chantiers au même endroit à quelques mois de distance.

Nous proposons une réduction de crédits de 3,5 millions de francs, et nous suggérons de consacrer la somme ainsi économisée à l'étude de la mise en place d'un système de réduction des péages autoroutiers pour les personnes âgées.

Les personnes âgées, en effet, bénéficient, et à juste titre, d'un ensemble de dispositions qui leur permettent d'obtenir des réductions substantielles sur un grand nombre de services publics. C'est le cas, notamment, dans le domaine des transports, puisque la S.N.C.F. et Air Inter ont mis au point des tarifications particulières à leur intention. Ces mesures s'assortissent de conditions incitant les usagers concernés à utiliser les services qui leur sont proposés à des heures ou à des périodes permettant l'utilisation optimale des réseaux.

Il convient d'étudier une réglementation identique permettant de consentir une réduction des péages autoroutiers aux personnes âgées. De telles dispositions ont la même justification sur le plan financier, puisqu'elles seraient à l'avantage d'une catégorie d'utilisateurs aux ressources réduites. De plus, et c'est très important, elles pourraient les amener à emprunter les autoroutes en dehors des périodes de pointe. Les conditions de circulation s'en trouveraient améliorées et les risques d'accident, préoccupation constante de toute la population, tant pour les bénéficiaires de ces mesures que pour les autres utilisateurs, seraient notablement réduits.

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

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission des finances.

Je dois dire, à titre personnel, qu'il m'étonne un peu. Il existe effectivement, au chapitre 44-42, une subvention pour l'entretien des chaussées de Paris, mais cela résulte d'une convention ancienne - de 1960, je crois - entre l'Etat et la Ville. Dans toutes les villes de France, l'Etat participe à la réfection et à l'entretien des routes nationales et il n'y a pas de raison que Paris ne soit pas traitée de la même façon.

La convention a été constamment appliquée. Je précise même qu'une indexation est prévue et, de fait, l'augmentation des crédits correspondants a été constante jusqu'en 1987. Or, pour 1988 la même somme qu'en 1987, soit 52 603 000 francs, a été reconduite, sans réévaluation donc. Il serait déraisonnable de priver la voirie parisienne d'une possibilité d'entretien et de réfection alors même qu'elle en a besoin et que les crédits n'ont pas été augmentés.

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. Compte tenu du caractère particulier de la capitale, l'entretien des routes nationales situées à l'intérieur de Paris a été confié à la Ville moyennant le paiement par l'Etat d'une contribution forfaitaire, et cela au titre d'une convention du 22 août 1960. Il s'agit pour l'Etat de respecter cette convention.

En ce qui concerne les péages autoroutiers, vous comprendrez qu'il soit très difficile de prévoir une modulation tarifaire en fonction de la situation du chauffeur ou de ses passagers. On entrerait dans un mécanisme lourd et bureaucratique.

Par ailleurs, le système autoroutier, a besoin de l'intégralité des recettes de péage pour rembourser les emprunts contractés en vue de l'extension du réseau.

Compte tenu de ces observations, je souhaiterais monsieur le député, que vous retiriez votre amendement.

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

M. Pierre Sergent. Non, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 214.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 180 corrigé, présenté par MM. Descaves, Pascal Arrighi, Baeckeroot et Martinez, est ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 2 millions de francs. »

La parole est à M. Pierre Descaves.

M. Pierre Descaves. Il s'agit des crédits prévus au chapitre 43-29, « subventions diverses », au titre des actions éducatives et culturelles.

L'essentiel de ces crédits est destiné à la formation aéronautique.

Il y en a pour 10 millions de francs. Nous demandons une réduction de 20 p. 100 - soit 2 millions - car nous ne savons pas quelle est la destination de ces subventions.

Nous avons posé la question aux rapporteurs, mais nous n'avons obtenu aucune réponse.

Il se peut que, dans cette assemblée, certains votent les crédits sans savoir ce qu'ils recouvrent.

M. Charles Revet. Oh !

M. Pierre Descaves. Nous, nous voulons savoir ce que nous votons.

Telle est la motivation de notre amendement.

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

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Cet amendement est le seul de la série à avoir été examiné par la commission des finances.

Je suis très étonné de vos propos, monsieur Descaves. Lorsque vous m'avez, en commission des finances, demandé des explications sur l'objet des crédits du chapitre 43-29, « subventions diverses », je vous ai répondu qu'ils servaient dans leur quasi-totalité à subventionner l'Ecole nationale de l'aviation civile.

Or, cette école répond à une nécessité absolue, d'autant que nous commençons à manquer de pilotes et qu'il faut renouveler les générations.

Vous avez fait allusion, devant la commission, à des subventions accordées pour des déplacements d'associations sportives. Je vous répète, que, sur environ 10 millions, il n'y a que 10 000 francs de subvention aux associations sportives soit un pour mille.

A la suite de mes explications, vous aviez accepté de retirer votre amendement.

Par conséquent, la commission ne s'est pas prononcée.

A titre personnel, je demande qu'il soit repoussé.

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

M. le ministre chargé des transports. Comme vient de le dire M. Gantier, 10 000 francs seulement sont destinés aux subventions pour les œuvres sociales de l'aviation civile.

Une subvention de 690 000 francs est versée au bureau Veritas au titre de la sécurité des avions. Le reste, soit 9,3 millions de francs, est constitué de crédits destinés notamment à soutenir l'aviation légère, qu'il s'agisse des bourses de pilotage ou de l'aide au fonds de financement permettant l'achat d'aéronefs.

L'adoption de cet amendement reviendrait à supprimer toute aide à l'aviation légère et à supprimer les crédits nécessaires à la sécurité des avions.

Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement demande le retrait de cet amendement, ou son rejet.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Fourré, contre l'amendement.

M. Pierre Descaves. Je le retire compte tenu des explications du ministre. Il ne me paraît donc pas nécessaire...

M. le président. Je suis désolé, mon cher collègue. J'ai donné la parole à M. Fourré.

M. Jean-Pierre Fourré. Je tiens à rappeler que ce budget prévoit déjà une forte réduction des crédits de l'aviation légère. Une nouvelle réduction, notamment en matière de formation, serait catastrophique.

Je précise que l'enveloppe globale en matière d'interventions sur l'aviation légère est en diminution de 10 p. 100. Il y a donc déjà un désengagement de ce secteur. Aussi, nous ne pouvons accepter cet amendement.

Si M. le président le permet, j'ajouterai une brève remarque à l'intention de M. le ministre, qui, en réponse à mon intervention sur les activités spatiales, a affirmé que je me trompais de page.

M. le président. Vous vous écarterez du sujet de l'amendement, mon cher collègue.

M. Jean-Pierre Fourré. Pas du tout ! Je parle bien du budget !

M. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, semble d'ailleurs partager mon point de vue puisque, comme ses prédécesseurs, il a consacré une part non négligeable de son rapport à la politique spatiale. Comment, en effet, ne pas pas noter les nombreuses passerelles qui existent, au sein de l'industrie aérospatiale, entre l'aéronautique et le spatial ?

M. le président. Monsieur Fourré, c'est terminé, je vous en prie ! Vous abusez de ma patience !

M. Jean-Pierre Fourré. Je terminerai en disant que M. le ministre aurait dû répondre d'une façon plus correcte à mon propos. Au moment où nous allons vivre une échéance fondamentale pour l'industrie spatiale, les 8 et 9, à La Haye, il ne semble pas y prêter beaucoup d'attention et il ne répond pas aux questions fondamentales qui vont engager l'avenir de l'industrie aéronautique et spatiale.

M. le président. L'amendement n° 180 corrigé a été retiré par M. Descaves.

L'amendement n° 40, présenté par MM. Descaves, Pascal Arrighi, Baekeroot, Martinez et les membres du groupe Front national (R.N.), est ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 10 millions de francs. »

La parole est à M. Pierre Descaves.

M. Pierre Descaves. Il s'agit ici du chapitre 46-41, qui prévoit un crédit d'environ 5,2 milliards de francs au titre d'une contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens, essentiellement la R.A.T.P. et la S.N.C.F.

Nous demandons, à titre indicatif, une réduction de 10 millions de francs.

M. Poniatowski estimait tout à l'heure qu'« il n'appartient pas aux contribuables de se substituer aux usagers ». C'est aussi notre avis.

Nous avons pris l'habitude depuis un certain nombre d'années de voir les contribuables supporter la charge des subventions. Quand le Gouvernement veut faire la charité à des associations, c'est le contribuable qui doit payer ! Quand un organisme ne fait pas face à ses dépenses d'exploitation, c'est le contribuable qui doit payer !

J'ajoute, s'agissant de la S.N.C.F., que la sécurité ne paraît pas particulièrement bien assurée.

Voici, par exemple, ce qui s'est produit dans un train le 3 novembre : « Peu après quatre heures trente, un agent de la S.N.C.F., âgé de cinquante-sept ans, s'est présenté en gare de Villeneuve-Saint-Georges, où il a appelé la police, pour expliquer qu'il avait été agressé quelques minutes plus tôt en gare de Vigneux. Sea agraeaaers, deux voyageurs d'origine nord-africaine, lui ont ôté son pantalon de force et l'ont violé à l'aide d'un objet qu'il n'a pu identifier. Hospitalisée à Villeneuve-Saint-Georges, la victime a déposé une plainte, mardi, auprès du commissariat local. »

Monsieur le ministre, quelle sécurité pouvez-vous assurer dans les trains ?

Il est plus important d'assurer la sécurité des voyageurs et des agents de la S.N.C.F. que de faire supporter aux contribuables les dépenses que vous ne pouvez faire couvrir par les usagers. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

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

M. Gilbert Gentier, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement.

Cela étant, je rappelle que le chapitre 46-41 correspond, pour plus de 80 p. 100, à une indemnité compensatrice versée à la R.A.T.P.

Je ne pense pas qu'on puisse accuser la R.A.T.P. de fautes de gestion dans la mesure où elle n'est pas libre de pratiquer les tarifs qu'elle voudrait.

Par ailleurs, j'observe que l'indemnité compensatrice est demeurée inchangée et que les subventions à la R.A.T.P. sont identiques à ce qu'elles étaient l'année dernière.

Il y a là un effort de gestion qui mérite d'être salué.

C'est la raison pour laquelle je suis, à titre personnel, hostile à cet amendement.

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

M. le ministre chargé des transports. Nous avons, bien sûr, été scandalisés par l'agression dont a été victime un agent de la S.N.C.F. Mais c'est précisément parce que de tels accidents sont exceptionnels qu'ils sont relevés. En tout état de cause, la sécurité des voyageurs et des agents, tant de la S.N.C.F. que de la R.A.T.P., est très largement assurée, et elle l'est de mieux en mieux.

Le chapitre 46-41 correspond, pour l'essentiel, à l'indemnité compensatrice versée à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. Les crédits prévus à cet effet s'élèvent approximativement à 5,2 milliards de francs, ce qui n'est que la stricte reconduction en francs courants des crédits de 1987.

Cette stabilisation de l'aide de l'Etat a été rendue possible grâce aux efforts réalisés par la S.N.C.F. et la R.A.T.P. pour mieux maîtriser leurs dépenses de gestion.

Par conséquent, loin de constituer un encouragement à une mauvaise gestion, la reconduction de ces crédits est au contraire la contrepartie d'efforts considérables dans la gestion des entreprises et de leur personnel. Ces efforts de rigueur justifient une reconduction des crédits en 1988. J'estime donc, avec le rapporteur spécial de la commission des finances, qu'il n'y a pas lieu de retenir l'amendement de M. Descaves.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 40. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 41, présenté par MM. Descaves, Pascal Arrighi, Baekeroot, Martinez et les membres du groupe Front national (R.N.), est ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 8 900 000 francs. »

La parole est à M. Pierre Descaves.

M. Pierre Descaves. Nous demandons la suppression complète d'un poste qui est intitulé : « Autres compensations tarifaires ». J'aimerais, monsieur le ministre des transports, que vous nous indiquiez ce que recouvrent ces « autres compensations tarifaires ».

M. le rapporteur n'a pas été en mesure de nous le dire.

Si vous nous précisez le contenu de ce chapitre, je suis prêt à retirer cet amendement.

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

M. Gilbert Gentier, rapporteur spécial. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission des finances.

Mais, d'après les informations dont je dispose, il s'agit d'une régularisation dans le versement de certaines subventions.

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

M. le ministre chargé des transports. La création du chapitre 46-42 dont il est question ne correspond pas à la création de nouvelles compensations tarifaires. Il s'agit simplement d'une modification de nomenclature budgétaire destinée à permettre d'affecter aux départements, et non plus à la S.N.C.F., la part de compensation de l'Etat pour les tarifs

sociaux correspondant à des services transférés sur route par la S.N.C.F. lorsque les départements prennent la responsabilité de ces services et les conventionnent sous leur propre autorité.

Il s'agit donc, je le répète, d'attribuer ces compensations, qui sont de nature sociale, aux départements, et non plus à la S.N.C.F., puisque ce sont les départements qui supporteront cette charge.

C'est la raison pour laquelle je demande à M. Descaves de bien vouloir retirer son amendement.

M. Pierre Descaves. Dans ces conditions, monsieur le ministre, nous sommes d'accord pour retirer notre amendement.

M. le président. L'amendement n° 41 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre IV de l'état B.

(Le titre IV est adopté.)

M. le président. Sur le titre V de l'état C, je suis saisi de trois amendements.

L'amendement n° 237, présenté par M. Laurent Vergès et M. Claude Hoarau, est ainsi rédigé :

« Réduire les autorisations de programme de 50 000 francs. »

La parole est à M. Laurent Vergès.

M. Laurent Vergès. Monsieur le ministre délégué, je souhaiterais poser le problème de la différence de traitement entre la région Corse et les régions d'outre-mer, et vous interroger sur l'inexistence dans votre budget d'une subvention pour compenser le handicap de la distance entre la France et les départements d'outre-mer, particulièrement la Réunion.

En application de la loi du 30 juillet 1982, on note, au chapitre 45-13 de votre budget, au titre des subventions aux entreprises d'intérêt général, une « dotation de continuité territoriale » pour la Corse de 734 720 000 francs.

Cette dotation a été en augmentation régulière depuis 1982. Sur cinq ans, de 1984 à 1988, son total s'élèvera à 3 440 140 000 francs.

Cette subvention a été instituée principalement pour aider la région Corse à supporter les coûts de transport - fret et voyageurs - dus à son éloignement et à sa situation insulaire.

La Réunion, située à 13 000 kilomètres de la France, dont l'économie est intégrée à l'Europe, supporte des coûts de fret très lourds. Du fait de son intégration au Marché commun, 75 p. 100 de ses importations proviennent d'Europe, tandis que plus de 90 p. 100 de ses exportations vont vers l'Europe, l'essentiel de ses échanges se faisant avec la France. Tout ce dont l'économie locale a besoin pour ses productions - matières premières et équipements - ou pour sa consommation subit les charges dues à cet éloignement.

En sens inverse, les exportations de la Réunion vers l'Europe, à l'exception du sucre, subissent la même contrainte.

Aucun développement de la Réunion ne sera possible tant que subsistera ce handicap de la distance dû à notre intégration.

C'est la raison pour laquelle les élus locaux régionaux, à l'unanimité, toutes formations politiques confondues, ont souligné la nécessité d'une prise en charge par l'Etat de la compensation du handicap de distance, à l'exemple de ce qui est fait pour la Corse.

Par ailleurs, en avril 1987, votre Gouvernement a inclus dans son mémorandum pour les départements d'outre-mer à la C.E.E. la proposition d'une prise en charge par la Communauté du coût de la distance pour les besoins de l'agriculture des départements d'outre-mer.

Le handicap de la distance est donc un problème réel et important.

Alors que le Gouvernement demande à Bruxelles une subvention, qui est pratiquement refusée par la Commission, il n'a pas jugé nécessaire d'inscrire dans le budget, comme pour la Corse, une subvention destinée à compenser le handicap de distance pour les départements d'outre-mer.

L'effort de l'Etat pour la Corse, nous l'avons vu, est considérable puisque, pour cinq ans - de 1984 à 1988 inclus - le total de la subvention s'élèvera à 3 440 millions de francs, dont 734 millions de francs dans le budget pour 1988.

A ce rythme, il est probable que la dotation annuelle s'approchera du milliard dans les cinq prochaines années.

Comment expliquer que les départements d'outre-mer ne soient pas traités à égalité avec la Corse alors qu'ils subissent des contraintes beaucoup plus grandes ?

S'il fallait faire une comparaison, l'importance de ces crédits pour la Corse nous conduirait à marquer notre étonnement devant le triomphalisme manifesté à propos des 752 millions de francs accordés sur cinq ans par l'Etat pour l'opération intégrée de développement, présentée comme la grande action de développement pour les cinq prochaines années à la Réunion.

Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre délégué, si le Gouvernement compte remédier à cette inégalité de traitement en inscrivant, en faveur de la Réunion et des autres départements d'outre-mer, une subvention pour chaque pays au moins équivalente à celle attribuée à la Corse, de façon à compenser le handicap de distance ?

Cet amendement, vous le voyez, a été présenté à titre purement indicatif. J'aimerais obtenir une réponse de votre part.

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

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission des finances.

J'ai écouté attentivement les explications de M. Vergès. Je constate qu'elles ont peu de rapports avec l'exposé sommaire qui est joint à l'amendement.

D'ailleurs, notre collègue vient d'achever son propos en disant qu'il s'agissait d'un amendement indicatif.

Le Gouvernement en tirera la conclusion qu'il jugera opportune.

M. le président. La parole est à M. Bruno Gollnisch, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, pour l'aviation civile, la météorologie et le budget annexe de la navigation aérienne.

M. Bruno Gollnisch, rapporteur pour avis. La commission des affaires étrangères n'a pas examiné cet amendement.

Toutefois, à titre personnel, je constate qu'il s'agit essentiellement de diminuer - d'ailleurs d'une somme assez modique - une provision destinée à financer les travaux de l'aéroport de Saint-Denis Gillot.

Les auteurs de l'amendement, étant élus de la Réunion, sont particulièrement bien placés pour apprécier la nécessité de ces travaux.

Il est suffisamment rare que les députés d'un département souhaitent diminuer le montant des travaux effectués sur leur territoire pour que cela mérite d'être noté.

C'est la raison pour laquelle, à titre personnel, je suis favorable à l'amendement qu'ils ont présenté (*Sourires.*)

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

M. le ministre chargé des transports. Je ne m'entendrai pas sur l'amendement lui-même, dont l'adoption aboutirait à supprimer 360 000 francs de crédits nécessaires à la mise en œuvre de travaux indispensables sur l'aéroport de Saint-Denis Gillot.

Je tiens toutefois à souligner que la situation particulière des départements et territoires d'outre-mer est bien connue du Gouvernement.

En particulier, la nécessité d'opérer un rattrapage dans certains domaines a été prise en compte. C'est ainsi que le Parlement a récemment voté, à la demande du Gouvernement, une loi relative au développement économique des départements d'outre-mer, qui offre à ces départements, notamment en matière d'investissements, des possibilités tout à fait exceptionnelles et qui n'existent pas en métropole, ni d'ailleurs en Corse - je le signale, de façon à éviter toute opposition malvenue entre telle et telle région de la République, qui, je le rappelle, est « une et indivisible ».

De surcroît, s'agissant des transports, des efforts extraordinaires ont été faits depuis un an, notamment en matière tarifaire, grâce à l'ouverture de ces liaisons à des compagnies charters et à l'introduction d'une « tarification tricolore ».

Pour toutes ces raisons, je crois que l'amendement de M. Vergès n'a pas lieu d'être retenu.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Vergès ?

M. Laurent Vergès. Non, monsieur le président !

M. le président. L'amendement n° 237 est retiré.

L'amendement n° 221, présenté par M. Bonrepaux, est ainsi rédigé :

« Réduire les autorisations de programme et les crédits de paiement de 600 millions de francs. »

La parole est à M. Alain Rodet, pour soutenir cet amendement.

M. Alain Rodet. Je supplée M. Bonrepaux, retenu à Perpignan par une réunion qui a d'ailleurs un rapport direct avec l'objet de cet amendement.

A la faveur de ce transfert de crédits entre l'article 10 et l'article 20, M. Bonrepaux souhaitait attirer l'attention du ministre sur l'urgence qu'il y avait à aménager la route nationale 20 au Sud de Toulouse et, surtout, à entreprendre le percement du tunnel de Puymorens, auquel le département de l'Ariège est très attaché.

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

M. Gilbert Gentier, rapporteur spécial. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission des finances.

En effet, 600 millions de francs ont été transférés à une autre ligne. Mais je rappelle que les 2 milliards de francs provenant des privatisations et qui doivent être affectés à titre de dotation exceptionnelle pour les autoroutes ne figurent pas dans ce budget mais sur un compte spécial du Trésor. Sous le bénéfice de cette observation, je pense que M. Rodet acceptera sans doute de retirer son 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. M. Rodet accepte d'autant plus facilement de retirer son amendement que les crédits destinés à l'aménagement routier du Massif central - R.N. 9 et R.N. 20 - passent, comme je l'ai indiqué précédemment, de 512 millions à 982 millions de francs.

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

M. Alain Rodet. Je le retire, monsieur le président, mais je rappelle que notre intention était également d'appeler l'attention du ministre sur le problème du tunnel du Puymorens.

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. J'en ai déjà parlé !

M. le président. L'amendement n° 221 est retiré.

L'amendement n° 246, présenté par M. Fourré, est ainsi rédigé :

« Réduire les autorisations de programme et les crédits de paiement de 5 700 000 francs. »

La parole est à M. Jean-Pierre Fourré.

M. Jean-Pierre Fourré. Monsieur le président, au vu du rapport de la Cour des comptes, le Gouvernement a pris la décision de réduire de 25 p. 100 les crédits affectés au financement des opérations menées en coopération avec les collectivités locales.

Suivant la même logique, on aurait pu réduire de la même façon de 25 p. 100 les études et expérimentations de l'article 20 du chapitre 53-48. Tel est d'ailleurs l'objet de notre amendement.

Ces réductions ne sont, en fait, ni sérieuses ni normales. Et c'est d'ailleurs pourquoi je serais prêt, tout à l'heure, à retirer cet amendement après avoir entendu la réponse du Gouvernement.

La réduction pure et simple des opérations menées en coopération avec les collectivités locales n'est pas sérieuse : il faut que les crédits soient utilisés pour d'autres opérations qui en ont bien besoin.

S'agissant de la sécurité routière, si nous constatons des résultats non négligeables, nous n'en restons pas moins, comme M. Barnier, déçus devant ce projet de budget. Nous devons tout faire pour réduire le nombre des accidents mortels.

Comme vous le rappelez, trois types d'actions doivent être conduits pour combattre ce fléau. Il est reconnu, en effet, que les initiatives prises pour favoriser le port de la ceinture de sécurité, pour combattre l'alcoolémie au volant et, enfin,

pour limiter les causes d'accidents provoqués par la vitesse sont des éléments déterminants pour atteindre l'objectif de réduction des accidents mortels.

Mais, autant sur les deux premiers points des décisions sont prises, autant, s'agissant de la vitesse rien ne bouge « réellement », alors qu'il est admis qu'il s'agit de la première cause des accidents.

M. Bruno Goliniech, rapporteur pour avis. Mais non !

M. Jean-Pierre Fourré. Les performances des véhicules s'améliorent chaque année et les routes sont en meilleur état, ce qui fait que les conducteurs ont tendance à rouler plus vite. Mais le fait que l'opinion ne semble pas prête à accepter des mesures de limitation de vitesse est-il une raison suffisante pour ne pas agir ?

Notre collègue Quilès, alors ministre, avait en son temps marqué sa volonté en intervenant contre la publicité mensongère présentée par certains constructeurs automobiles. Malheureusement, ces derniers ont trouvé la parade pour vanter la puissance de certains de leurs modèles, en précisant, de manière souvent bien discrète, que les vitesses indiquées ne peuvent être pratiquées que sur circuits ou sur les autoroutes allemandes.

Ne pensez-vous pas choquant, monsieur le ministre, de trouver côte à côte deux campagnes complètement contradictoires : l'une vantant les sensations, la griserie produites par la vitesse, l'autre rappelant les conséquences néfastes de celle-ci.

Monsieur le ministre, au détour de cet amendement, je ne souhaite pas engager un débat sur l'ensemble du dossier « sécurité routière ». En revanche, je renouvelle la demande que j'avais présentée au nom de mon groupe, lors du débat sur le projet de loi tendant à relever les peines du code de la route, d'organiser ici, selon l'expression de M. Barnier, « un véritable débat tel que la sécurité routière soit portée par une grande ambition ». M. le garde des sceaux, nous avait alors indiqué que vous aviez l'intention de l'organiser et qu'il ne resterait plus qu'à prendre rendez-vous. Alors, monsieur le ministre, quand aura lieu ce grand débat ? Je pense que nombreux sont ceux qui, comme ici hors de cette enceinte l'attendent. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Gilbert Gentier, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas examiné cet amendement. Je ne prolongerai pas ce débat, que nous avons déjà eu, et j'estime, à titre personnel, qu'il ne faut pas réduire les crédits destinés à la sécurité.

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 suis tout à fait favorable à ce débat sur la sécurité routière. D'ailleurs, je suis venu plusieurs fois devant le groupe parlementaire pour la sécurité routière.

S'agissant de la vitesse, l'opinion publique n'est pas encore complètement convaincue de l'opportunité des mesures limitant celle-ci. Mais cela ne nous a pas empêchés d'engager au cours des derniers mois des actions de prévention et de contrôle extraordinairement sérieuses.

J'ai eu l'occasion de rencontrer les constructeurs et je leur ai indiqué que je souhaitais qu'ils anticipent d'eux-mêmes les mutations qui actuellement se font jour et qu'ils consacrent leurs moyens publicitaires davantage en faveur de la prévention et de la sécurité que de la vitesse.

Mais les changements d'état d'esprit ne se feront que si le Parlement joue son rôle et si l'opinion est prête.

M. Jean Auroux. Tout le monde en deux-chevaux ! (*Sourires.*)

M. le président. M. Fourré, si j'ai bien compris, vous retirez votre amendement ?

M. Jean-Pierre Fourré. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 246 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre V.

(*Les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre V sont adoptés.*)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VI.

(Les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix le titre III de l'état D.
(Le titre III de l'état D est adopté.)

Après l'article 71

M. le président. En accord avec la commission des finances, j'appelle maintenant les amendements nos 222 et 223 tendant à insérer des articles additionnels après l'article 71.

L'amendement n° 222, présenté par M. Carcelet, est ainsi rédigé :

« Après l'article 71, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement présentera au Parlement, avant le 1^{er} juin 1988, un rapport exposant le mode de financement, le type d'affectation, et le cas échéant les modalités d'association à des fonds de concours de la dotation exceptionnelle de 2 800 000 000 francs consacrée à la modernisation des voies navigables annoncée par le comité interministériel du 30 juillet 1987. »

La parole est à M. Michel Carcelet.

M. Michel Carcelet. Monsieur le ministre, l'annonce faite par le comité interministériel du 30 juillet 1987 de financer sur dix ans 2,8 milliards de francs de travaux sur le réseau des voies navigables a suscité bien des espoirs. Enfin, l'Etat semblait s'engager dans une politique plus constructive que la politique étroite qui caractérisait le budget de 1987. Je vous rappelle que vous nous aviez indiqué à l'époque que des crédits d'un montant si peu important ne permettaient de financer que des travaux d'entretien.

C'est donc avec une grande satisfaction que nous avons appris le 30 juillet que, outre les travaux importants à chaque extrémité de la future liaison Rhin-Rhône, la portion de la Seine comprise entre Bray et Nogent allait être mise au gabarit de mille tonnes.

Certes, cet objectif de mille tonnes ne nous donne pas vraiment satisfaction car notre but reste d'obtenir la mise au gabarit de 3 000 tonnes, qui permettrait à la fois une baisse significative des coûts de transport et l'assainissement de la vallée de la Seine, mais je veux bien croire que les travaux envisagés constitueront une étape vers la mise au gabarit international.

En revanche, nombre d'inquiétudes subsistent quant aux moyens de financement. En effet, le budget pour 1988 des voies navigables ne fournit aucun moyen supplémentaire, bien au contraire. Vous avez décidé d'accorder une dotation en capital à la C.N.R. - Compagnie nationale du Rhône - pour les travaux sur la Saône, mais comment sera financé l'établissement public Seine-Oise que vous allez créer et qui prendrait la relève de l'Etat pour la mise à grand gabarit de la Seine ? A ma connaissance, vous ne vous êtes pas encore exprimé sur ce sujet.

Pour la liaison Rhin-Rhône, vous pouvez vous permettre de conserver une position d'attente, puisque vous souhaitez obtenir l'engagement financier des collectivités territoriales concernées. Mais pour l'opération Bray-Nogent, vous avez déjà obtenu cet engagement puisque la région Ile-de-France, la région Champagne-Ardenne, le département de l'Yonne et celui de la Seine-et-Marne se sont en effet engagés à la financer à hauteur de 25 p. 100.

Je souhaite donc, monsieur le ministre, que vous donniez très vite le mode d'emploi de l'établissement public Seine-Oise qui doit assurer le financement de l'aménagement de la Seine.

Il apparaît à certains que cet établissement public pourrait être amené dans l'avenir à gérer l'ensemble des voies navigables françaises. L'opération Bray-Nogent serait-elle alors une opération test pour la mise en œuvre d'une nouvelle politique de désengagement de l'Etat ?

A partir d'un financement limité, par l'intermédiaire d'une dotation en capital, allez-vous faire financer par les seuls usagers la création et l'entretien de nouvelles voies fluviales ? Pensez-vous vraiment qu'avec une telle charge financière le transport par voie d'eau, réputé cependant le plus économique, ait la moindre chance de survivre ?

Je crains, monsieur le ministre, que nous ne devions assister à un enterrement de première classe !

Vous avez, dans votre propos introductif, prétendu que vous ne laisseriez pas de projets non financés à vos successeurs. Je ne demande qu'à être convaincu. C'est pourquoi le groupe socialiste souhaite que vous présentiez au Parlement, avant le 1^{er} juin 1988, un rapport expliquant clairement votre politique de financement de la modernisation des voies navigables.

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

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement.

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

M. le ministre chargé des transports. Il est exact que les crédits budgétaires qui étaient attribués depuis des années à la voie d'eau ne permettaient pas d'envisager un programme d'investissement audacieux. Nous avons donc recherché d'autres solutions.

Cela a été rendu possible - et c'est le sens des décisions annoncées le 30 juillet - grâce à l'appel qui a été fait à des ressources dégagées par les privatisations, qui permettent de restituer à l'économie ce qui avait été indûment stérilisé, et également grâce à la mise en œuvre de procédures innovantes, comme la proposition de création d'un établissement public de la Seine, laquelle fera l'objet d'un projet de loi qui sera très prochainement proposé au Parlement.

Sans anticiper pour autant ce débat, je tiens à indiquer, au stade actuel de préparation de ce projet, que cet établissement public devrait disposer pour l'essentiel des ressources qui sont actuellement prélevées par les domaines, par l'office national de la navigation ou par les fonds de concours divers, et de ressources nouvelles provenant de produits perçus au titre de l'alimentation en eau potable, qui représenteraient environ 90 millions de francs. Il faut y ajouter des contributions diverses, notamment celles qui sont d'ores et déjà acquises de la part des collectivités territoriales, qu'il s'agisse de la région Ile-de-France ou des collectivités intéressées par l'opération Bray-Nogent, la participation habituelle de l'Etat pour environ 45 millions et des emprunts pour un montant d'environ 28 millions de francs. Soit, au total, environ 200 millions de francs de moyens annuels.

Je vous confirme que l'Etat tiendra ses engagements. Si l'on se réfère à la décision du comité interministériel du 30 juillet, la C.N.R. devrait disposer de 1150 millions de francs. Je me suis d'ailleurs rendu hier à Lyon pour installer le nouveau conseil d'administration de la Compagnie nationale du Rhône. A cette occasion, les modalités de l'apport financier de l'Etat et des collectivités territoriales ont été évoquées.

Bien entendu, le Gouvernement tiendra le Parlement informé de ces modalités lors de la prochaine session, et les commissions, lorsqu'elles le souhaiteront. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement pense qu'il n'y a pas lieu d'adopter l'amendement proposé.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 222.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 223, présenté par M. Sapin, est ainsi rédigé :

« Après l'article 71, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement présentera au Parlement, avant le 30 avril 1988, un rapport détaillant les modalités de financement pluriannuel des investissements prévus par le schéma directeur routier national résultant de la révision engagée le 4 juin 1987. »

La parole est à M. Jean Auroux, pour soutenir cet amendement.

M. Jean Auroux. Cet amendement répond à la même préoccupation que celle que vient d'exprimer mon collègue M. Carcelet et dont j'ai moi-même fait état au début de la discussion. Nous nous interrogeons sur les montages financiers qui seront nécessaires pour mener à bien les programmes dont la majorité et les ministres se félicitent si bruyamment.

Nous ne demandons qu'à voir nos rêves devenir réalité. C'est la raison pour laquelle, après avoir demandé un rapport pour les voies navigables, nous aimerions maintenant qu'on fournisse au Parlement un document détaillant les modalités

de financement pluriannuel des investissements inscrits dans le schéma directeur routier et autoroutier national qui résulte des dernières décisions du C.I.A.T. Nous aurions ainsi tous les apaisements que nous sommes en droit d'attendre.

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

M. Gilbert Gentier, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas examiné 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. Lors de la discussion sur les comptes spéciaux du Trésor, le 13 novembre, nous aurons l'occasion d'aborder la question des deux milliards de francs de fonds propres accordés à la société des autoroutes de France. A l'occasion de ce débat, je vous donnerai tous les éléments d'information nécessaires ainsi qu'en fin d'année ou au début de l'année 1988 lorsque paraîtra officiellement le nouveau schéma de programme autoroutier.

Quant aux 600 millions de francs dégagés de ce programme autoroutier, vous avez pu constater qu'ils ont bien été consacrés aux routes nationales, en particulier dans les régions concernées par la politique d'aménagement du territoire.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 223.
(L'amendement n'est pas adopté.)

BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

M. le président. J'appelle les crédits du budget annexe de la navigation aérienne.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 37, au titre des services votés, au chiffre de 1 794 162 158 francs.

(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme inscrites au paragraphe I de l'article 38, au titre des mesures nouvelles, au chiffre de 470 millions de francs.

(Ces autorisations de programme sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement inscrits au paragraphe II de l'article 38, au titre des mesures nouvelles, au chiffre de 465 648 936 francs.

(Ces crédits de paiement sont adoptés.)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère délégué auprès du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports, ainsi que du budget annexe de la navigation aérienne.

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

2

DÉCLARATION DE L'URGENCE D'UN PROJET DE LOI

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

« Paris, le 6 novembre 1987.

« Monsieur le président.

« J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en application de l'article 45 de la Constitution, le Gouvernement déclare l'urgence du projet de loi portant statut du territoire de la Nouvelle-Calédonie, déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale le 4 novembre 1987 (n° 1008).

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

Acte est donné de cette communication.

3

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1988, n° 941.

(Rapport n° 960 de M. Robert-André Vivien, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

Culture et communication (suite) : Communication, lignes 52 et 53 de l'état E et article 52.

Annexe n° 10. - M. Jean de Préaumont, rapporteur spécial ; avis n° 961, tome VI, de M. Michel Pelchat, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ; avis n° 962, tome VII, de Mme Catherine Lalumière, au nom de la commission des affaires étrangères.

A vingt et une heures trente. troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures vingt-cinq.)

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

LOUIS JEAN