



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

équipement et transports : budget

Question au Gouvernement n° 2644

Texte de la question

M. le président. La parole est à M. Michel Bouvard, pour le groupe RPR.

M. Michel Bouvard. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, le budget d'investissement civil du pays pour l'année 2001 sera inférieur à 80 milliards de francs, alors que les charges de fonctionnement continuent de croître: 100 milliards pour le seul financement des 35 heures. Alors que nous sommes dans une période de croissance, le budget de votre ministère pour 2001 est en diminution. Cela m'amène à vous faire part de l'inquiétude des élus, je pense partagée sur tous les bancs de cette assemblée, quant au financement et à l'entretien des nouvelles infrastructures de transport.

La Cour des comptes a souligné l'état de dégradation avancée du réseau routier. La situation avait d'ailleurs été constatée par un rapport de l'inspection générale de l'équipement demandé par Bernard Pons et cela nous avait conduits à augmenter les crédits d'entretien dans le budget de 1997. Mais nous sommes encore loin du compte. En outre, de nouvelles infrastructures sont à financer. Le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables a été supprimé par la loi de finances de 2001. Et puis on nous annonce régulièrement, ce dont nous nous réjouissons, de nouvelles infrastructures ferroviaires pour franchir les Alpes, les Pyrénées. Mais RFF, trop endetté, ne pourra les financer.

Ma question est très simple, monsieur le ministre: dans une période de croissance, comment le Gouvernement entend-il réorienter le budget de notre pays vers les investissements durables, nos besoins d'équipement étant immenses, et comment entend-il faire en sorte que les infrastructures annoncées soient réellement financées et que l'entretien d'infrastructures comme les routes et les autoroutes soit assuré dans les années à venir ?

(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement et des transports, auquel je demande de concentrer sa réponse, telle une symphonie inachevée... (Rires sur tous les bancs.)

M. Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie. Ce ne sont pas forcément les plus courtes !

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le président, pourquoi utiliser Schubert à cet instant ? (Rires.)

Monsieur le député, je remarque que vous n'avez pas posé votre question au nom de tous les groupes de l'opposition. (Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants. -

Applaudissements sur les bancs du groupe communiste, du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.)

M. Lucien Degauchy. Cela va de soi !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mais je comprends pourquoi ! Le rapport de la Cour des comptes sur l'entretien des routes, que vous avez cité, s'il démontre qu'il y a eu défaillance de 1988 à 1997, constate qu'un progrès a été engagé à partir de 1997. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste. - Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.) Mais vous le savez bien...

Ce progrès est de l'ordre de 22 % par rapport à 1997. On avait alors dû déplorer la suppression de mille emplois

dans le secteur de l'exploitation et de l'entretien des routes. Cette année, il n'y en a pas eu. S'agissant des grandes infrastructures, il convient effectivement d'engager une nouvelle politique des transports en procédant à un rééquilibrage, qui peut s'appuyer sur le ferroutage, sur la politique ferroviaire, ou sur une autre forme de complémentarité. Cela suppose des investissements lourds, notamment sur le plan financier. Les contrats de plan sont d'ores et déjà engagés sur les crédits budgétaires; l'ex-FITTVN, lui aussi budgétisé, permettra de financer les routes, le ferroviaire ou les voies navigables. J'ai par ailleurs obtenu l'engagement que ces crédits augmentent au même rythme que le trafic des autoroutes - par le biais de la fameuse TAT, sur les péages autoroutiers.

Les dividendes des sociétés concessionnaires constituent une seconde source de financement. Une réforme a été engagée avec, notamment, la mise en place du pôle alpin - monsieur Bouvard, vous en savez quelque chose.

Nous travaillons à la mise en place de nouvelles concessions. Il faut parfois des subventions - pour l'A 28, l'A 41 ou l'A 19; parfois, il n'en faut pas - ce sera le cas, du moins je l'espère, pour le viaduc de Millau. Dès le collectif 2001, nous disposerons des premiers dividendes autorisés par la réforme - le projet d'ordonnance est en cours de transmission au Conseil d'Etat - appliquée aux comptes 2000 et nous pourrons prolonger les concessions. Nous comptons sur plusieurs centaines de millions.

Monsieur le député, nous ne faisons pas de promesses sans suite. Nous respecterons l'engagement que nous avons pris de développer les infrastructures dans notre pays. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)

Données clés

Auteur : [M. Michel Bouvard](#)

Circonscription : Savoie (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question au Gouvernement

Numéro de la question : 2644

Rubrique : Ministères et secrétariats d'Etat

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 8 février 2001, page 1213

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 8 février 2001