

SÉNAT

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION,
RÉDACTION ET ADMINISTRATION
26, rue Desaix, 75727 Paris CEDEX 15.



TÉLÉPHONE :
Rens. (1) 45-75-62-31 Adm. (1) 45-78-61-39
TELEX 201176 F DIR JO PARIS

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

COMPTE RENDU INTÉGRAL

24^e SÉANCE

Séance du vendredi 21 novembre 1986

SOMMAIRE

PRÉSIDENTCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

1. **Procès-verbal** (p. 4971).
2. **Candidatures à des organismes extraparlamentaires** (p. 4971).
3. **Loi de finances pour 1987.** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4971).

Equipelement, logement, aménagement du territoire et transports

I. - Urbanisme, logement, services communs (p. 4971).

MM. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports ; Michel Durafour, rapporteur spécial de la commission des finances ; Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (logement) ; André Rouvière, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (urbanisme) ; Charles Bonifay, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (logement social) ; Jacques Descours Desacres, vice-président de la commission des finances ; Jean-Luc Bécart, José Balarello, René Régnauld, Roger Boileau.

Suspension et reprise de la séance (p. 4984)

PRÉSIDENTCE DE M. ETIENNE DAILLY

MM. le vice-président de la commission des finances, le ministre, René Régnauld.
Vote des crédits réservé.

Article 72 (p. 4986)

MM. Christian Poncelet, président de la commission des finances ; le ministre, Robert Laucournet.
Adoption de l'article au scrutin public.

4. **Nominations à des organismes extraparlamentaires** (p. 4988).
5. **Loi de finances pour 1987.** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4988).

Equipelement, logement, aménagement du territoire et transports (suite)

II. - Routes et sécurité routière (p. 4988)

MM. Robert Schwint, rapporteur spécial de la commission des finances ; Jacques Braconnier, rapporteur pour avis

de la commission des affaires économiques (routes et voies navigables) ; Roger Boileau, Jean-Luc Bécart, Jacques Oudin, André Rouvière, Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.

Vote des crédits réservé.

IV. - Transports (p. 4996)

MM. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports ; Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances (transports terrestres) ; MM. Georges Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (transports terrestres) ; Robert Schwint, rapporteur spécial de la commission des finances (voies navigables) ; Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (routes et voies navigables) ; Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances (aviation civile et météorologie) ; Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (aviation civile) ; Jean-Luc Bécart, Charles Descours, José Balarello, Edgar Faure, Lucien Delmas.

Suspension et reprise de la séance (p. 5011)

PRÉSIDENTCE DE M. JEAN CHÉRIOUX

MM. Louis Virapoullé, Henri Bangou, Ernest Cartigny, Roland Grimaldi, Bernard Laurent, Jacques Braconnier, Jacques Oudin, Jacques Habert, le ministre.

Vote des crédits réservé.

Article 55. - Adoption (p. 5018)

Budget annexe de la navigation aérienne (p. 5018)

MM. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports ; Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances.

Crédits figurant à l'article 39. - Adoption (p. 5027)

Crédits figurant à l'article 40. - Adoption (p. 5028)

6. **Dépôt d'une question orale avec débat** (p. 5028).
7. **Transmission d'un projet de loi** (p. 5028).
8. **Ordre du jour** (p. 5028).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER, vice-président

La séance est ouverte à dix heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

CANDIDATURES A DES ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. Je rappelle que M. le ministre chargé des relations avec le Parlement a demandé au Sénat de procéder à la désignation de ses représentants au sein de deux organismes extraparlamentaires.

La commission des affaires économiques et du Plan présente les candidatures de M. Raymond Brun en qualité de membre titulaire et de M. Charles-Edmond Lenglet comme membre suppléant du conseil supérieur de la forêt et des produits forestiers, ainsi que la candidature de M. Paul Malasagne pour le comité consultatif des courses.

Ces candidatures ont été affichées.

Elles seront ratifiées s'il n'y a pas d'opposition dans le délai d'une heure prévu par l'article 9 du règlement.

3

LOI DE FINANCES POUR 1987

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1987, adopté par l'Assemblée nationale (nos 66 et 67, 1986-1987).

EQUIPEMENT, LOGEMENT, AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS

I. - URBANISME, LOGEMENT, SERVICES COMMUNS

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports : I. - Urbanisme, logement, services communs et article 72.

La parole est à M. le ministre.

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je remercie tout d'abord les rapporteurs de la qualité de leurs rapports ; je les ai lus avec attention ; ils sont favorables à ce budget et la tonalité générale des commentaires l'est aussi globalement.

J'en ai noté les points les plus saillants. En premier lieu, chacun a remarqué l'importance des efforts consentis en faveur de la relance du bâtiment et des travaux publics. M. le rapporteur spécial s'est demandé si l'effort pour les travaux publics aurait la continuité nécessaire au cours des prochaines années.

En deuxième lieu, si, en matière de logements, le volume des logements aidés est maintenu, l'utilisation des reports peut-elle être renouvelée ?

En troisième lieu - la question a été abordée par plusieurs rapporteurs - le Gouvernement veut s'engager dans la réforme de l'A.P.L., réforme difficile, mais, je le dis à M. Laucournet, sans remettre en cause la nécessité des aides à la personne.

Je vais maintenant centrer mon propos sur quelques points.

Ce budget est important. Il totalise d'abord une somme de 104 400 millions de francs, soit 10 p. 100 du budget de l'Etat. Il permet ensuite de coordonner l'ensemble des actions relatives à l'aménagement du cadre de vie.

Je me suis fixé deux objectifs : respecter la contrainte qui permet le retour de la croissance et de l'emploi, c'est-à-dire la maîtrise de la dépense publique, et opérer, à l'intérieur de ce cadre budgétaire, des choix clairs et un recentrage sur les missions essentielles de l'Etat.

S'agissant de la maîtrise de la dépense publique, la progression du budget dont j'ai la responsabilité est de 3,6 p. 100, mais de 1,2 p. 100 si l'on ne prend pas en compte le fonds spécial de grands travaux qu'il a fallu réintégrer dans le budget du ministère.

Le second objectif, les choix clairs qui ont été effectués et le recentrage sur les missions essentielles de l'Etat, résulte d'une observation qu'il faut avoir présente à l'esprit : sur un budget de 104 400 millions de francs, 50 p. 100 des crédits sont consacrés à des subventions, 35 p. 100 allant à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. et 16 p. 100 à l'aide à la personne au titre de l'aide personnalisée au logement ; 23 p. 100 sont des dépenses consacrées aux personnels et au fonctionnement ; il reste 27 p. 100 du budget pour l'investissement.

Sur ces trois masses, il est impératif de favoriser l'investissement, d'une part, pour améliorer la productivité globale du pays et des entreprises et, d'autre part, parce qu'il est prioritaire d'amener le secteur du bâtiment et des travaux publics, qui a perdu plus de 300 000 emplois au cours des dernières années, à embaucher à nouveau.

Mes collègues MM. Douffiagues et Carignon présenteront ultérieurement les budgets qui relèvent de leur domaine propre. Je m'en tiendrai à la partie qui relève spécifiquement de ma responsabilité.

Je m'y suis fixé trois objectifs : investir de façon à soutenir le secteur du bâtiment et des travaux publics et augmenter la productivité globale du pays, améliorer le cadre et la qualité de vie de nos compatriotes, donner un nouvel élan à la politique d'aménagement du territoire. Pour parvenir à ces objectifs, il convient de dégager des économies afin de maîtriser la dépense publique.

Investir passe d'abord par l'accompagnement du plan logement. Vous avez voté, lors de l'examen du texte que je vous ai présenté récemment, un article 14 qui comporte trois mesures fiscales importantes pour l'investissement privé et l'accession à la propriété.

Aujourd'hui, il est prévu le maintien du volume des logements aidés dans le budget de 1987 et l'accroissement de l'effort de réhabilitation.

En ce qui concerne le maintien du volume de logements aidés, il y aura 65 000 prêts locatifs aidés en 1987 contre 70 000 l'an dernier, mais on notera, cette année, l'apparition de 10 000 prêts locatifs intermédiaires très demandés dans les villes, particulièrement par les cadres parfois difficiles à loger du fait du départ de l'investissement privé.

Je mentionnerai ensuite l'importance de l'effort pour les départements et territoires d'outre-mer avec une progression substantielle de l'enveloppe logement qui y est consacrée.

Quant à l'effort de réhabilitation, il se concrétise par le volume de logements aidés au titre des logements sociaux par l'intermédiaire des P.A.L.U.L.O.S. - primes à l'amélioration des logements à usage locatif et à occupation sociale - qui est maintenu au même niveau, environ 140 000 logements rénovés, et par l'importance de la progression de la dotation pour les primes d'amélioration à l'habitat dans la mesure où, dans de nombreux départements, se sont constituées des listes d'attente qu'il n'est pas souhaitable de voir s'allonger.

Enfin, je ferai état du maintien global de l'ensemble de l'enveloppe des prêts accession à la propriété, soit 100 000 pour 1987.

L'ensemble de ces éléments - maintien du volume de logements aidés mais effort pour le retour de l'investissement dans le secteur du bâtiment - devraient permettre de rassembler les conditions d'une nouvelle progression, pour l'année 1987, du nombre de logements construits à la fois pour sortir de la pénurie manifeste dans les grandes villes et pour assurer les conditions d'un meilleur emploi dans le secteur du bâtiment et des travaux publics.

Comme j'ai pu le constater hier à Lyon, les signes de cette reprise sont très nets, spécialement dans les grandes métropoles de France.

Je répondrai certainement au cours du débat à la question difficile des emprunteurs en difficulté ; je ne l'aborderai donc pas dans cette présentation générale.

Le deuxième objectif, c'est, au-delà du secteur du logement, la nécessité d'accélérer la modernisation de notre réseau routier.

La route est un enjeu majeur parce qu'elle permet de raccourcir les distances et d'améliorer la sécurité de nos compatriotes ; en outre, compte tenu d'un trafic qui a augmenté de 44 p. 100 au cours des dix dernières années et de 5 p. 100 en 1986, une remise en ordre du budget routier est nécessaire.

Pour 1987, les moyens en matière de crédits routiers s'élèveront à 8 520 millions de francs, soit une progression nette de 630 millions de francs, soit encore de 8 p. 100, et une progression de 3 430 millions de francs, c'est-à-dire 67 p. 100 pour la seule partie du budget de l'Etat, compte tenu de la suppression de la ligne « Fonds spécial de grands travaux ».

Cet effort est considérable : il permettra de revenir à l'engagement de 180 kilomètres d'autoroutes au lieu de 100 kilomètres en moyenne durant les quatre dernières années, de remettre à niveau les moyens d'entretien de nos grandes routes, particulièrement après les hivers difficiles que nous avons connus, et de reconstituer un programme de modernisation de nos routes nationales.

Nous devons faire ensuite un effort en matière de sécurité routière. Nous ne pouvons pas accepter le nombre actuel des tués sur les routes de France et le poids des accidents sur le plan non seulement des familles, mais aussi des finances de la nation, puisque leur coût s'élève à plusieurs dizaines de milliards de francs.

Je rappellerai quelques chiffres à cet égard : on compte 52 tués par 100 000 voitures en France, mais 33 dans la Communauté économique européenne, 26 au Japon et 27 aux Etats-Unis. Le nombre de tués en France est donc trop important.

C'est ce qui m'a conduit à lancer cette campagne de sécurité routière sur le port de la ceinture de sécurité, sur la lutte contre l'alcoolisme au volant, sur la lutte contre l'excès de vitesse, lui aussi responsable d'un grand nombre d'accidents, sur la nécessité du port du casque. Mais il est une cinquième exigence, c'est que l'Etat remplisse son rôle en matière de renforcement de la sécurité routière, d'amélioration des routes et de résorption des « points noirs ».

J'ai donc fait en sorte que, dans le domaine de la sécurité routière, les autorisations de programme progressent de 25 p. 100 et les crédits de paiement de 17 p. 100.

Telle est donc la base essentielle du budget : faire en sorte de faciliter la reprise du secteur du bâtiment et des travaux publics, à la fois pour améliorer la productivité des entreprises et de notre nation et améliorer la qualité de vie de nos compatriotes.

Le dernier élément de ce budget, c'est la nécessité de donner un nouvel élan à la politique d'aménagement du territoire ; cette dernière a connu, au cours de ces dernières années, une crise d'identité du fait que la politique lancée dans les années 1960-1970 était fondée sur la redistribution de la croissance et la redistribution des emplois.

La faiblesse de cette croissance et la multiplication des crises lourdes dans certaines régions ne permettent plus à la politique d'aménagement du territoire de revêtir la même importance que dans les années 1960-1970.

Pourtant, cette politique est plus que jamais essentielle dans une période où nous allons probablement de nouveau assister à une nouvelle phase de concentration urbaine, de retour dans les centres villes et, hélas ! probablement, d'exode rural. C'est un phénomène commun à tous les grands pays industriels et à toute l'Europe.

Compte tenu de ces éléments, il faut passer à une nouvelle génération de politique d'aménagement du territoire, ce qui m'avait conduit, il y a quatre mois, à demander à Olivier Guichard de réfléchir sur les moyens nouveaux d'une politique d'aménagement du territoire. Olivier Guichard m'a remis son rapport cette semaine ; les parlementaires en recevront, bien sûr, un exemplaire et je souhaite qu'ils participent à ce débat si nécessaire durant le premier trimestre de 1987.

Le premier pilier de la politique d'aménagement du territoire, c'est le raccourcissement des distances aussi bien par la route que par une nouvelle tarification en matière téléphonique : « payez moins la distance, payez plus le temps ! »

Le deuxième pilier, c'est le renforcement des pôles pour rééquilibrer Paris, faire jouer à la capitale tous ses atouts, ainsi qu'aux autres grandes métropoles françaises ; c'est aussi la valorisation des ressources régionales. Lorsque je vois le potentiel touristique de la France dans une Europe de 320 millions d'habitants, je constate qu'il reste beaucoup à faire pour valoriser ce potentiel.

Enfin, le troisième pilier de cette politique consiste en une meilleure répartition des rôles et des responsabilités réciproques de la Communauté économique européenne, des régions et de l'Etat, pour éviter des enchevêtrements aujourd'hui trop fréquents.

Dans cette politique, que valent les incitations financières des primes d'aménagement du territoire ? Sur ce thème, des rapports très sévères ont été rédigés - le rapport Martin, celui de la Cour des comptes - et certaines régions ont déjà abandonné ces primes d'aménagement du territoire.

J'étais donc placé devant un choix difficile. L'an dernier, le budget des primes d'aménagement du territoire était déjà passé de 950 millions de francs à 600 millions de francs ; cette année, pour satisfaire la totalité des demandes, il aurait fallu prévoir, dans le collectif, 300 ou 400 millions de francs supplémentaires, alors même qu'il a déjà fallu prévoir des crédits supplémentaires pour le T.G.V. et pour l'aide personnalisée au logement.

Compte tenu du débat qui s'est déroulé dans de nombreuses régions, j'ai pensé que l'effort de la politique d'aménagement du territoire devait porter davantage sur les infrastructures et moins sur les primes, d'autant que la politique d'aide aux entreprises privilégie les mesures de réduction fiscale plutôt que les subventions.

C'est ainsi que les primes d'aménagement du territoire reviennent à leur esprit initial : faciliter les investissements étrangers en France et la délocalisation des régions privilégiées - s'il en reste encore ! - vers les régions bénéficiaires d'une politique d'aménagement du territoire. Tel est le rôle de l'enveloppe de 300 millions de francs prévue au niveau national.

Quant aux régions, liberté leur sera laissée de jouer sur les primes régionales à la création d'emplois, qui sont maintenues. Je sais que, actuellement, de nombreux débats ont lieu dans les régions pour choisir la meilleure efficacité possible de l'effort financier en faveur du développement de l'emploi.

Il n'y a donc aucun transfert de charges. Je tiens à dire aux régions, qui auront 300 millions de francs de moins de primes d'aménagement du territoire, que cette baisse de l'effort est largement compensée par les 11 milliards de francs de réduction de charges des entreprises ; en ce qui concerne les régions bénéficiaires de la politique d'aménagement du territoire, cette enveloppe de 300 millions de francs qu'elles

n'auront pas sera plus que compensée, au cours des deux prochaines années, par un effort plus important sur les infrastructures dans ces régions.

Voilà ce qui m'est apparu le plus efficace pour donner à la politique d'aménagement du territoire un nouvel élan.

Enfin, pour obtenir cette reprise du bâtiment et des travaux publics et favoriser ce nouvel élan de la politique d'aménagement du territoire, il était nécessaire de dégager des économies. Je crois, en effet, qu'aujourd'hui l'une des conditions du retour de la croissance et de l'emploi en France passe par l'acceptation de disciplines et d'efforts ; c'est ainsi que la République fédérale d'Allemagne a pu réussir sur le plan économique, avec des emplois nouveaux créés en 1986, une croissance retrouvée et une balance commerciale améliorée.

Il faut donc adapter notre système éducatif, accepter les flexibilités nécessaires face aux rigidités multiples qui se sont accumulées depuis une vingtaine d'années.

Il faut, enfin, maîtriser la dépense publique. Je crois que le rôle du Parlement, comme celui du Gouvernement, est d'essayer, à l'intérieur de l'enveloppe actuelle, de mieux utiliser l'argent public plutôt que d'en demander plus.

C'est dans cette perspective que le ministère dont j'ai la responsabilité doit, lui aussi, dégager des économies et améliorer la productivité de son secteur.

Comment y parvenir ? J'ai déjà parlé du redéploiement des 300 millions de francs de l'aménagement du territoire. La deuxième source d'économies, c'est la baisse des taux et le report de certains crédits non utilisés en matière d'aide au logement. C'est une meilleure maîtrise de la croissance de l'aide personnalisée au logement ; nous ne pouvons pas accepter une croissance de 30 p. 100 par an de l'aide personnalisée au logement. Vous connaissez tous les effets pervers de certains excès de cette aide personnalisée au logement : lorsque celle-ci atteint 90 à 95 p. 100 du coût du logement, cela ne conduit pas à une meilleure responsabilisation de nos compatriotes. Aucun pays en Europe ou dans le monde industrialisé ne peut accepter une croissance de 3 à 4 milliards de francs par an des aides à la personne.

C'est la raison pour laquelle une commission sera mise en place dans les jours prochains, qui sera chargée de réfléchir, non pas à une réduction de l'aide à la personne - il n'en est pas question - mais à la maîtrise de cette aide à la personne ainsi qu'à une répartition plus équitable des aides, que l'on soit dans le logement neuf ou dans le logement ancien.

Mon action doit également tendre à une maîtrise nécessaire des dépenses de personnel et de fonctionnement du ministère dont j'ai la responsabilité.

En 1987, le ministère réduira ses effectifs de 1 200 personnes, soit une économie de 100 millions de francs ; 54 millions seront réutilisés pour la mise en œuvre d'un programme de modernisation des services de l'équipement. En quoi consistera ce programme ? Il visera à améliorer la capacité des nouveaux matériels, à mettre en place un équipement informatique, ne serait-ce que pour obtenir une meilleure transparence des travaux que les directions départementales de l'équipement accomplissent pour les collectivités locales et pour l'Etat, à mener des actions de formation continue, en progression de 20 p. 100, enfin à motiver le personnel. Il faut faire en sorte que les emplois au plus bas niveau, dépourvus de perspectives de carrière - bien qu'il soit demandé un niveau de compétence et de formation - soient revalorisés ; ainsi, 1 500 emplois seront transformés en emplois de catégorie supérieure. Dans une période où le nombre des emplois diminue, il faut mobiliser le personnel et lui rendre considération.

Ces quatre mesures - matériels, équipement informatique, formation professionnelle, revalorisation de 1 500 emplois - doivent nous permettre d'atteindre le but que nous nous sommes fixé.

Voilà, mesdames, messieurs les sénateurs, ce que je voulais dire en ouverture de la discussion générale. Bien sûr, je répondrai plus tard en détail aux questions que vous me poserez.

Le projet de budget du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports pour 1987 présente des choix clairs, à la fois pour assurer la maîtrise des dépenses publiques et pour privilégier l'investissement. Je crois que ce budget ouvre la porte à la croissance, à

l'emploi et, dans un deuxième temps, comme l'exemple d'un pays voisin nous le montre, au progrès social. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Michel Durafour, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le ministre, j'ai l'honneur de rapporter pour la première fois l'avis de la commission des finances sur une partie importante de votre budget, la section « urbanisme, logement et services communs ».

Mon rapport écrit a été distribué. L'écriture, notamment grâce à l'utilisation des graphiques, permet une explication à la fois plus complète et plus condensée que l'expression orale, rendue au demeurant difficile, monsieur le ministre, par l'usage et l'abus que votre département ministériel fait des sigles. (*M. Jacques Descours Desacres manifeste son approbation.*)

Je ne souhaite pas relire un texte écrit ni même le résumer dans sa totalité. Si vous le permettez, j'orienterai mon intervention dans deux directions. D'une part, j'évoquerai l'économie générale du budget et je citerai quelques chiffres - le moins possible ! - dans la mesure où ceux-ci sont absolument nécessaires et éclairent la politique de votre ministère. D'autre part, je vous soumettrai quelques réflexions, au nom de la commission, sur tel ou tel aspect de votre budget et je vous présenterai, le cas échéant, des suggestions.

J'examinerai tout d'abord l'économie générale du budget.

Le budget de la section urbanisme, logement et services communs s'établit, pour 1987, à un peu plus de 47 milliards de francs, soit, par rapport à 1986, une augmentation apparente de 4,61 p. 100. Je dis « apparente » parce que, en réalité, cette augmentation résulte de mouvements de crédits liés à la modification des structures gouvernementales, qui s'est notamment traduite par le transfert de dotations du budget de l'environnement et des transports et de la section aménagement du territoire ; ces mouvements portent sur 1 315 000 000 de francs.

Dans ces conditions, à structures constantes, la progression des crédits est ramenée à 1,7 p. 100.

Il n'y a là rien que de fort naturel : on ne peut pas diminuer les dépenses globales de l'Etat en augmentant les dépenses individuelles de chaque département ministériel. Par conséquent, l'augmentation que présente votre budget s'inscrit dans une cohérence.

L'effort budgétaire total en faveur du secteur de la construction et du logement est de 5 673 000 000 de francs en autorisations de programme et de 41 milliards de francs en crédits de paiement.

Les autorisations de programme sont en diminution de près de 50 p. 100 par rapport à 1986. Cependant, cette diminution est, d'une certaine manière, compensée par une action dans les D.O.M.-T.O.M., sur laquelle je reviendrai, et par une intervention tout à fait spectaculaire en vue de la réhabilitation de logements existants.

Les crédits de paiement en matière d'aide publique ne progressent que modérément : 2 p. 100. Cette progression est la résultante d'une baisse de l'aide à la pierre - 4 p. 100 - compensée par une forte augmentation de l'aide à la personne - 15 p. 100.

Les crédits consacrés à l'aide personnalisée augmentent de 23 p. 100 et le nombre de prêts locatifs envisagés pour 1987 dans le secteur du logement social demeure stable par rapport à l'année antérieure.

Les crédits destinés aux entreprises diminuent sensiblement - vous vous en expliquez il y a un instant, monsieur le ministre. Il s'agit d'un choix. Je dois dire que la majorité de la commission s'y est ralliée, et, à titre personnel, je trouve que c'est une bonne politique.

La diminution des crédits concernant l'urbanisme exige des explications.

La décentralisation a entraîné une forte décroissance des dotations du budget de l'Etat correspondant aux compétences transférées à compter de l'exercice 1985. Dans les domaines qui continuent à relever de la compétence de l'Etat, les crédits destinés à l'élaboration des documents d'urbanisme sont augmentés, cependant que les crédits destinés à la voirie primaire des villes nouvelles diminuent en autorisations de programme.

Le maintien des subventions aux agences d'urbanisme et des crédits d'expérimentation, dans le cadre du plan urbain, ne manquera pas de poser des problèmes ponctuels ; j'imagine d'ailleurs que vous avez déjà dû avoir quelques protestations des agences d'urbanisme. Il faudra que vous régliez ces problèmes cas par cas, en tenant compte de l'environnement économique.

Les crédits destinés à l'architecture, à structures constantes, marquent une baisse de 1,3 p. 100 en francs courants ; vous avez - vous l'avez dit il y a un instant - privilégié les dépenses informatiques.

Concernant l'enseignement de l'architecture, je crois que la décision de transformer les treize dernières écoles en établissements publics à caractère administratif a été une bonne chose. C'est d'ailleurs votre prédécesseur qui a pris cette décision le 14 mars ; j'espère que l'opposition constatera que je rends hommage à une action de votre prédécesseur.

Je souhaite que la réflexion sur le statut des enseignants et la réforme des études que vous avez engagée, en collaboration avec vos partenaires, dont certains, notamment ceux de la rue de Rivoli, ne sont pas toujours d'un contact très facile, continue et soit rapidement conduite.

La commission a été très sensible aux actions de sensibilisation décidées en matière de promotion de l'architecture, comme les interventions de la mission interministérielle, tant en ce qui concerne l'amélioration des procédures de la commande publique que les actions de démonstration pour la création architecturale et la qualité des constructions publiques - qui n'est pas toujours exemplaire, monsieur le ministre - et les actions opérationnelles avec les collectivités locales.

Concernant les moyens des services, les dépenses de personnel font apparaître une croissance de près de 10 p. 100 des crédits en 1987, mais cette évolution est due à des mouvements de crédits liés à la modification des structures gouvernementales, si bien que, à structure constante, la progression est en réalité de près de 0,7 p. 100, la réduction des moyens en personnel portant sur près de 3 000 emplois, aviation civile et météorologie incluses.

Notre collègue M. Fosset s'était étonné des suppressions d'emplois dans les catégories C et D et des créations dans la catégorie A.

Vous avez tout à l'heure répondu sur ce point dans votre propos liminaire, monsieur le ministre. Votre cabinet avait d'ailleurs bien voulu nous préciser auparavant que l'information exigeait des personnels de très haute technicité et, par conséquent, des emplois de catégorie A.

Permettez-moi d'insister maintenant sur le fait que le budget que nous examinons ne reflète pas la politique globale du Gouvernement en matière de logement.

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

M. Michel Durafour, rapporteur spécial. Les principales mesures de soutien, les incitations fiscales relèvent de la première partie de la loi de finances. Les oreilles vous ont peut-être sifflé, monsieur le ministre, hier après-midi, dans le bon sens du terme d'ailleurs, lors de la longue discussion qui s'est instaurée ici, notamment sur l'article 14.

Le projet de loi sur l'investissement locatif et l'accès à la propriété de logements sociaux va également dans ce sens. Je crois savoir que certaines dispositions d'un projet proposé par Mme Barzach, notamment en ce qui concerne la prime de déménagement pour les familles, répondent également à vos préoccupations.

De même, l'examen des seules dotations inscrites au titre de l'urbanisme, du logement et des services communs ne permet pas de prendre en compte l'exacte mesure de l'aide publique en faveur de ce secteur.

Cette aide publique est répartie dans d'autres budgets et de nombreux organismes parapublics de financement y participent.

Je vous ferai part, en cet instant, de quelques réflexions.

D'abord, la priorité accordée à l'aide aux logements dans les D.O.M.-T.O.M. mérite d'être particulièrement soulignée. Les crédits augmentent de 31 p. 100. Il s'agit d'un effort budgétaire considérable, qui, s'ajoutant là aussi aux mesures fis-

cales de l'investissement immobilier outre-mer votées dans le cadre de la loi de finances rectificative pour 1986, devrait conduire à une relance de la construction de logements. Le financement de 8 000 unités supplémentaires est envisagé.

De même, l'amélioration de l'habitat existant, qui constitue une priorité de votre budget, est une action tout à fait intéressante, en raison de son importance, puisque les autorisations de programme augmentent de 91,6 p. 100, et en raison de sa finalité, parce que la reconstitution du patrimoine ancien me paraît essentielle sur le plan du maintien d'une certaine architecture diversifiée, témoin d'une époque. C'est, sur le plan intellectuel, extrêmement important.

Ensuite, l'amélioration de l'habitat existant fait l'objet d'actions immédiatement opérationnelles permettant à des familles de disposer très rapidement d'un logement en location.

Enfin, j'insiste beaucoup sur ce point parce que c'est peut-être le plus important, les petites entreprises et les artisans bénéficient, de par ces actions, d'une relance économique presque immédiate.

Les mesures prises dans ces directions sont donc excellentes.

Les problèmes liés au fonctionnement et à l'évolution des sociétés d'H.L.M. ont beaucoup préoccupé la commission.

Le président de la commission des finances, M. Christian Poncelet, mais aussi M. Masseret, Mme Fost, M. Hamel se sont inquiétés du nombre de logements qui seraient construits, des contraintes des collectivités locales en matière de garanties d'emprunt - c'est un sujet qui préoccupe vivement la Haute Assemblée - du réaménagement possible des prêts contractés à des taux élevés, des dispositions en faveur des sociétés d'H.L.M. victimes de la crise et des impayés et des dispositions qui pourraient, le cas échéant, être prises en faveur des locataires en difficulté.

Vos services nous ont apporté un certain nombre de précisions. Toutefois, des inconnues subsistent, auxquelles vous ne pourrez sans doute pas répondre parce qu'elles exigent une réflexion interministérielle, que, me semble-t-il, vous menez à l'heure actuelle.

Je profite de cette réflexion pour attirer votre attention sur la situation des sociétés anonymes de crédit immobilier, les S.A.C.I. face à l'obligation de paiement de la contribution des sociétés financières mise à leur charge. J'aurais mauvaise grâce, monsieur le ministre, à reprocher la banalisation de la fonction bancaire, car c'est moi-même qui l'ai amorcée quand j'étais au ministère de l'économie et des finances ; par conséquent, j'irais contre une politique que j'avais moi-même recommandée et que mes successeurs ont suivie. Mais il est vrai qu'une situation tout à fait particulière existe au niveau des S.A.C.I. Cela a d'ailleurs fait l'objet d'un échange de lettres entre le directeur du service de la législation fiscale et le président de la Fédération des sociétés de crédit immobilier de France.

Le directeur du service de la législation fiscale a répondu au président de la Fédération des sociétés de crédit immobilier de France en allant aussi loin qu'il lui était possible. J'ai d'ailleurs rarement vu un fonctionnaire de la rue de Rivoli faire preuve de tant de générosité ; mais cette dernière apparaît quand même insuffisante. Des dérogations existent, me semble-t-il, pour le crédit municipal et pour les caisses d'épargne. N'allez surtout pas croire que je veux les remettre en cause.

Néanmoins, il faudrait, à mon avis, que vous acceptiez de prendre en considération cette affaire et que vous essayiez de trouver une bonne solution avec votre collègue M. le ministre chargé du budget.

Enfin, je voudrais attirer votre attention sur l'urgence d'une réforme de l'A.P.L., dont l'enveloppe croît dans des proportions considérables en raison du mécanisme d'aides élaboré en 1977, dans un contexte économique sans commune mesure avec la situation actuelle.

Nous nous sommes félicités de l'article 72 du projet de loi de finances, qui constitue l'amorce d'une solution à ce grave problème, même si nous nous engageons, d'une certaine manière, pour l'avenir, ce qui n'est pas toujours très bien senti par les parlementaires, vous le savez.

Votre budget s'inscrit dans le cadre d'une nouvelle orientation de la politique en matière de soutien au secteur du bâtiment et des travaux publics. Je vous apporte le soutien très ferme de la majorité de la commission sur la politique dans laquelle vous vous êtes engagé.

Vous avez eu vous-même - cela tient à votre tempérament - le souci de conserver autant qu'il était possible les mesures sociales de votre budget. Je vous en remercie, tout en reconnaissant les contraintes économiques et financières qui sont le lot commun de chacun des membres du Gouvernement. C'est donc un bon budget, je le dis très sincèrement.

La commission a approuvé les conclusions que j'ai eu l'honneur de vous présenter tendant à adopter les crédits de la section « urbanisme, logement et services communs », ainsi que l'article 72 rattaché au projet de loi de finances pour 1987. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Laucournet, rapporteur pour avis.

M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (logement.) Monsieur le ministre, voilà quelques jours, la commission des affaires économiques et du Plan a adopté les propositions que vous avez faites au Parlement en ce qui concerne le budget du logement pour 1987.

Membre de l'opposition et rapporteur pour avis depuis longtemps, j'ai indiqué, lors de la présentation de ce budget à mes collègues, que j'interviendrais avec la plus grande objectivité, ce que j'ai fait, et ce que je ferai de nouveau aujourd'hui.

Je leur ai dit que rien n'était totalement noir, rien totalement blanc, que de bonnes choses ont été faites hier, qu'il ne faut pas critiquer systématiquement, que de bonnes ou de moins bonnes choses peuvent intervenir demain pour s'appliquer au domaine difficile, fluctuant, si essentiel pour nos compatriotes, qu'est le logement. Je suis bien convaincu que, comme moi, vous êtes très préoccupé de ces problèmes qu'il faut absolument régler dans les prochaines années.

En 1981, nous avions pris le train en marche, celui de la loi de 1977 et de l'aide personnalisée au logement. C'est l'un des grands débats du moment. Vous en avez parlé plusieurs fois dans votre intervention, monsieur le ministre, M. le rapporteur y a également fait allusion.

L'A.P.L. partait d'un bon sentiment : aider les foyers les plus modestes, en soulageant les accédants à la propriété d'une partie des charges de remboursement de leurs prêts aidés et en subventionnant les loyers des locataires. En 1982, ils étaient 523 000 bénéficiaires. Cette année, ils sont 1 400 000 ménages avec 200 000, 250 000, voire 300 000 ouvertures de droits par an.

Le coût budgétaire, qui représente 53 p. 100 de la masse, croît, lui aussi, fortement. On constate de ce fait que la loi de 1977 est devenue inadaptée au contexte économique.

A l'origine, on pensait que l'accroissement du pouvoir d'achat des ménages allégerait progressivement le coût de l'A.P.L. et que l'inflation, en réduisant le poids relatif des mensualités des accédants, jouerait dans le même sens.

En fait, le pouvoir d'achat stagnant et l'inflation se réduisant, le coût ne cesse de croître. On a sous-actualisé les barèmes et on n'a fait qu'augmenter les taux d'effort des bénéficiaires.

En 1986, à votre entrée en fonctions, vous avez trouvé un nombre de logements en construction stagnant. La chute de la construction avait commencé bien avant l'arrivée des socialistes au pouvoir en 1981. Il s'agit d'ailleurs d'un problème général qui se pose dans la plupart des pays industrialisés. Depuis dix ans, on constate une grave crise du logement et le chômage augmente dans l'industrie du bâtiment et des travaux publics. Avec des recettes techniques et fiscales diverses, vous tentez d'amorcer une reprise. Je ne conteste pas que les orientations et la panoplie des mesures que vous nous proposez peuvent permettre un décollage.

Les dotations budgétaires inscrites pour 1987 au profit du secteur du logement, pour importantes qu'elles soient, ne constituent pas l'unique élément de la politique que vous proposez au pays. Ce domaine économique est, en effet, concerné par un « plan logement » qui comprend, outre le projet de loi tendant à favoriser l'investissement locatif dont

nous avons discuté longuement devant le Sénat voilà quelques jours et qui est en cours d'adoption devant l'Assemblée nationale, des mesures d'incitation fiscale significatives prévues par le projet de loi de finances en faveur de l'investissement immobilier et une baisse des taux des prêts consentis aux acquéreurs.

Ainsi, ces dernières dispositions proposent de porter à 35 p. 100, pendant dix ans à compter de la première mise en location d'un logement neuf, la déduction forfaitaire du revenu brut foncier, qui est actuellement fixée à 15 p. 100.

De même, l'acquisition ou la construction d'un logement neuf destiné à la location pendant au moins quatre ans ouvrira droit à une réduction d'impôt sur le revenu égale à 10 p. 100 du montant de l'investissement, dans la limite de 40 000 francs pour un couple marié.

L'ensemble de ces dispositions est destiné à permettre la mise en chantier de 15 000 logements locatifs supplémentaires en année pleine.

En outre, dans le cadre des mesures en faveur de l'accès à la propriété, le plafond de la réduction d'impôt pour les intérêts contractés lors de la construction ou de l'acquisition d'une résidence principale neuve sera porté de 15 000 à 30 000 francs ; ce montant est augmenté de 2 000 francs pour le premier enfant, 2 500 francs pour le deuxième et 3 000 francs par enfant à partir du troisième.

Cette disposition prévoit d'entraîner la mise en chantier de 20 000 logements complémentaires.

A ce dispositif fiscal, s'ajoutent une nouvelle redéfinition des rapports entre bailleurs et locataires, destinée à se substituer à la loi de 1982, la suppression progressive de la législation de 1948, l'assouplissement des règles d'urbanisme afin de favoriser l'offre foncière et l'allégement des formalités du fonctionnement des organismes d'H.L.M., toutes questions contenues dans le projet de loi « logement ».

Le projet de loi de finances pour 1986 vient donc constituer le troisième volet de ce plan en faveur de la relance d'un secteur économique toujours en crise par des aides budgétaires destinées tant à la construction neuve qu'à l'amélioration de l'habitat existant et par une prise en compte particulière du secteur du logement social.

Pour votre première année pleine d'exercice des responsabilités en matière de politique du logement vous faites, en définitive, preuve de prudence.

Pour l'année 1987, la dotation budgétaire n'est pas comparable à celle de 1986. En effet, les gains d'autorisations de programme réalisés en 1986 feront l'objet de reports sur l'année 1987. Ainsi, le programme physique pour 1987 sera maintenu à un bon niveau et sera financé non seulement sur les autorisations de programme inscrites dans la loi de finances pour 1987, mais également sur des reports inscrits au titre de la loi de finances pour 1986.

En termes de crédits de paiement, la part des dépenses en faveur du logement dans le budget général reste au niveau moyen enregistré en 1985 et en 1986, soit 3,9 p. 100 ; et, si l'on tient compte des abondements par voie de concours, elle passe à 4,85 p. 100.

Mais vous attendez davantage que des dispositions budgétaires. La promulgation de la loi « logement » en cours de discussion, que vous avez plaidée avec ardeur et que certains ont combattue avec application, peut donner une impulsion nouvelle au secteur. La commission des affaires économiques a bien compris cette politique, qu'elle a approuvée à la majorité de ses membres.

Elle a néanmoins été sensible à un certain nombre d'observations que je lui ai présentées et dont je voudrais vous faire part, monsieur le ministre.

Ma première observation concerne l'annonce de la création du groupe de travail ayant pour mission d'établir les bases d'un nouveau système de rapprochement des trois régimes distincts d'aide personnelle au logement - l'allocation de logement familial, l'allocation de logement social et l'aide personnalisée au logement - à la suite du rapport Badet et de l'expérimentation de l'aide unique menée en 1984 ; vous en avez parlé dans votre exposé liminaire. C'est un problème important, difficile, mais il faudrait que, rapidement, nos concitoyens connaissent les orientations que vous envisagez de prendre dans ce domaine.

Ma deuxième observation porte sur la poursuite de l'aide en faveur du logement ancien, à laquelle vous avez également fait allusion. La commission, reprenant mon analyse, a déploré qu'ait été paradoxalement supprimée la déduction fiscale pour travaux d'économie d'énergie.

La troisième réflexion de la commission porte sur l'extension, sous certaines conditions d'âge et de revenu, des prêts conventionnés à l'acquisition des logements existants, qui fait actuellement l'objet d'une expérience dans le district de Brest, en région parisienne et à Paris même. Il s'agit d'une initiative qui avait été demandée par votre prédécesseur au conseil national de l'habitat, dont vous avez bien voulu recueillir les propositions. Les organismes et les praticiens du logement fondent beaucoup d'espoir sur la mise à disposition de prêts conventionnés dans les conditions que suggère le rapport du conseil national de l'habitat.

Une autre préoccupation a déjà été évoquée lors de l'examen du texte que vous nous avez présenté voilà une dizaine de jours et qui permet la liberté de fixation des loyers par les offices, assouplit les conditions de vente de logements par les organismes d'H.L.M., maintient l'effort de l'Etat en faveur des organismes en difficulté, la procédure d'allègement et d'étalement de leurs dettes et, enfin, encourage la modernisation de leur gestion.

La commission s'est également interrogée sur votre décision de supprimer le fonds spécial de grands travaux qui, après quelques tâtonnements, était arrivé à rendre d'immenses services, non seulement dans les domaines portuaire et routier, mais aussi dans celui des économies d'énergie dans le bâtiment.

Son financement supplémentaire, qui ne pesait pas bien lourd sur le prix de l'essence, permettait de réaliser des interventions supplémentaires. Monsieur le ministre, nous aimerions connaître les motifs de cette décision de suppression.

Vous avez dû, comme moi, entendre les protestations des professionnels du bâtiment, des professionnels de second œuvre qui s'étaient organisés dans le domaine des économies d'énergie liées à la construction. Vous avez sûrement entendu également certaines catégories d'usagers qui avaient pris l'habitude d'économiser l'énergie. Ce n'est pas parce que nous avons moins de problèmes en matière de pétrole qu'il faut relâcher un effort qui avait été patiemment mis sur pied et qui joue un rôle dans le budget de l'Etat par les économies qu'il procure.

Monsieur le ministre, dans ce bref exposé, je vous ai posé un certain nombre de questions ; vous avez d'ailleurs déjà répondu à certaines d'entre elles. J'ai ainsi voulu apporter la participation de la commission des affaires économiques et du Plan à ce projet de budget sur lequel je rappelle qu'elle a émis un avis favorable. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur les travées de la gauche démocratique, de l'union centriste et du R.P.R.*)

M. le président. La parole est à M. Rouvière, rapporteur pour avis.

M. André Rouvière, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (urbanisme). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai l'honneur, pour la première fois, d'avoir été désigné par la commission des affaires économiques et du Plan pour rapporter le budget de l'urbanisme au sein du vaste ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.

Les crédits consacrés à l'urbanisme dans le projet de loi de finances pour 1987 sont particulièrement difficiles à définir avec exactitude, et ce pour deux raisons.

La première tient, monsieur le ministre, à la présentation de ces chapitres dans un document très volumineux et difficile à maîtriser. C'est un des reproches que notre commission vous adresse chaque année ; pourtant, il ne doit pas être impossible de réaliser un important effort de clarification. Aussi, monsieur le ministre, pour l'année prochaine, pouvez-vous prendre l'engagement que vous présenterez les crédits relatifs à l'urbanisme d'une manière bien mieux différenciée.

La seconde raison est plus fondamentale. En effet, depuis quelques années, l'urbanisme a fait l'objet d'une décentralisation de ses procédures. De ce fait, les transferts de charges induits par les transferts de responsabilités ont été compensés, c'est vrai, au niveau des dotations dont ont bénéficié les collectivités locales, lesquelles sont regroupées sous la rubrique du ministère de l'intérieur.

Enfin, permettez-moi de faire observer que les collectivités locales elles-mêmes prévoient parfois dans leur budget de consacrer des sommes importantes à la maîtrise de l'urbanisme. Tout cela participe évidemment à l'effort global en faveur de l'urbanisme sans figurer pour autant évidemment dans le budget de l'Etat.

Compte tenu de ces observations, les crédits relatifs à l'urbanisme, à l'architecture et à son enseignement s'élèveront, pour 1987, à 409,6 millions de francs.

L'évolution des crédits témoigne d'une reconduction des dotations destinées au fonctionnement des services, doublée, hélas ! d'un recul quasi systématique de 20 p. 100 des sommes inscrites au titre IV, interventions publiques, en application des consignes de restriction budgétaire pour 1987.

Nous observons également un recul de 17 p. 100 des autorisations de programme qui, s'il frappe moins le secteur de l'urbanisme que l'ensemble constitué par le logement, lequel diminue de 56 p. 100, pénalisera toutefois, je le crains, les actions qui doivent être mises en œuvre dans le domaine de l'urbanisme.

Je rappelle - mais cela a déjà été fait, monsieur le ministre - la disparition du F.S.G.T. - fonds spécial de grands travaux - qui ne me paraît pas être totalement compensée dans de nombreux domaines.

Hormis cet aspect financier dont notre collègue de la commission des finances a traité avec beaucoup de compétence, ce rapport pour avis constitue pour moi l'occasion de dresser un bilan de l'activité menée en matière d'urbanisme, tant par les collectivités locales que par l'Etat.

Pendant la période écoulée depuis l'adoption du transfert des compétences en matière d'urbanisme, c'est-à-dire depuis 1983, le premier bilan est globalement très positif. En effet, la mise en œuvre du transfert des compétences en matière d'élaboration des documents d'urbanisme fait apparaître une maîtrise croissante par les élus de leurs nouvelles prérogatives. Un fort mouvement de planification s'est dessiné, tant pour l'élaboration des nouveaux plans d'occupation des sols que pour leur modification ou leur révision.

Quelques chiffres peuvent illustrer mon propos : au 1^{er} juillet 1986, 16 600 communes étaient concernées soit par un P.O.S. opposable aux tiers, soit par un P.O.S. en cours d'élaboration, ce qui représente 45 p. 100 des communes et près de 55 p. 100 du territoire national. C'est donc très important. Du 1^{er} octobre 1983 au 1^{er} juillet 1986, 4 536 P.O.S. ont été prescrits, dont près de 70 p. 100 concernent les communes de moins de 1 000 habitants.

Sur ce dernier point, la commission a considéré qu'il était encore difficile de déterminer une position d'équilibre entre la planification systématique et la mise en œuvre de procédures parfois trop lourdes pour les petites communes rurales.

Elle s'est ainsi félicitée de l'extension des exceptions à la règle de la constructibilité limitée et de la restauration des cartes communales.

De même, en matière d'élaboration des documents d'urbanisme, les élus ont preuve désormais d'une maîtrise équivalente pour ce qui concerne la délivrance des autorisations d'occupation du sol.

Je vous rappelle les règles de répartition instituées par les lois de 1983 : lorsqu'une commune dispose d'un P.O.S. approuvé depuis au moins six mois, le maire délivre les autorisations et les actes au nom de la commune. Dans les autres communes, la compétence n'est pas décentralisée : si le P.O.S. n'existe pas, les décisions sont prises au nom de l'Etat soit par le maire, soit par le commissaire de la République.

On a pu constater une rapide et régulière progression de la décentralisation dès les premières années du transfert de compétences. Celle-ci s'est confirmée en 1986 puisque l'on peut estimer que près de 8 300 communes seront compétentes pour délivrer les autorisations d'occupation du sol. Cela représente 38,8 millions d'habitants ; 53,5 p. 100 des décisions d'autorisations sont décentralisées pour 60,5 p. 100 des logements autorisés.

Ces évolutions très positives sont particulièrement remarquables lorsque l'on observe l'extrême mobilité du cadre juridique qui les fonde.

L'année 1986 a ainsi été marquée par une activité législative intense, dont l'un des objectifs fondamentaux réside dans la volonté de favoriser l'offre foncière.

Les textes pris en la matière peuvent être globalement classés dans deux catégories.

Tout d'abord, les textes tendant à accroître les responsabilités des communes ; nous pouvons citer, outre la loi du 18 juillet 1985, la loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en œuvre du littoral, du 3 janvier dernier, qui organise les règles d'urbanisme applicables aux communes riveraines de la mer et des grands plans d'eau intérieurs.

Par ailleurs - c'est la seconde catégorie - les textes visant à alléger la complexité des procédures ; nous pouvons évoquer la loi du 6 janvier 1986, nommée « loi relative à diverses simplifications administratives en matière d'urbanisme et à diverses dispositions concernant le bâtiment », qui simplifie les règles applicables aux permis de construire, aux emplacements réservés et au régime des clôtures.

De même, le D.D.C.L. dont je vous parlais voilà quelques minutes apporte également sa part de simplifications, ce qui me semble, monsieur le ministre, particulièrement positif.

Enfin, je m'étendrai quelques instants sur le projet de loi tendant à favoriser l'investissement locatif et l'accès à la propriété de logements sociaux.

Ce texte, adopté en première lecture par l'Assemblée nationale le 24 juillet 1986 et par le Sénat le 5 novembre dernier, comporte un titre III relatif aux mesures destinées à favoriser le développement de l'offre foncière, tant il est vrai aujourd'hui que la rareté et le coût du foncier constituent autant de freins à la relance de la construction.

Il me semble qu'il faudrait aller encore plus loin, monsieur le ministre, afin de permettre aux collectivités locales, aux communes notamment, de pouvoir s'impliquer davantage dans le domaine des réserves foncières.

Ces mesures ne tendent pas à créer de nouveaux instruments fonciers ni à modifier profondément les procédures existantes : elles visent simplement à lever certains facteurs de blocage, de ralentissement ou de lourdeur inutiles. Citons notamment l'allègement de la procédure de modification du plan d'aménagement de zone - P.A.Z. - ou de révision et d'application anticipée du P.O.S.

Ce projet prévoit également de stabiliser les règles d'urbanisme dans les lotissements pendant une période de cinq ans. C'est également particulièrement positif puisqu'on aboutissait à des situations particulièrement surprenantes : lorsqu'un lotissement était terminé, il était parfois difficile de pouvoir vendre les lots par suite d'une modification de la réglementation.

Il envisage aussi d'assouplir les règles relatives au plafond légal de densité, que les communes auront toute liberté pour instaurer, supprimer ou modifier, sans limite de plafond.

Enfin, la loi rend facultative l'institution du droit de préemption urbain en l'instaurant sur délibération de la commune et non plus de plein droit.

Devant la complexité de ce cadre juridique et face au développement de leurs nouveaux pouvoirs, les collectivités locales ont eu besoin de moyens d'assistance.

Deux types d'organismes bénéficient encore de dotations en provenance du budget de l'Etat : les C.A.U.E. - conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement - et les agences d'urbanisme.

Aujourd'hui, quatre-vingt-six C.A.U.E. sont opérationnels et disposent d'un budget alimenté par des crédits d'Etat qui s'ajoutent aux produits de la taxe départementale créée à leur intention.

Mais on peut constater un recul constant de ces crédits affectés aux C.A.U.E. depuis quelques années : les subventions de fonctionnement s'élevaient à 8,3 millions de francs en 1984, à 6,5 millions de francs en 1985 et à 3 millions de francs seulement en 1986. Je regrette d'ailleurs de ne pas avoir pu connaître quelles étaient les sommes affectées pour 1987. Vous serait-il possible, monsieur le ministre, de les préciser ?

Nous savons tous que les C.A.U.E. jouent un rôle important pour les collectivités locales. Une taxe doit venir alimenter leur budget, mais celle-ci n'atteindra son plein effet que vers la fin des années 1987-1988, suivant les départements. En attendant, la période de transition, en 1987, ne peut être ignorée par l'Etat.

Le même retrait de l'Etat est observé pour les trente-deux agences d'urbanisme, qui ont reçu 64,4 millions de francs en 1985, puis 63,6 millions de francs en 1986 et qui verront leurs dotations amputées de 24 p. 100 en 1987 - c'est beaucoup, monsieur le ministre - pour ne plus atteindre que 48,6 millions de francs. J'indique toutefois, au nom de l'objectivité, qu'un effort particulier est maintenu par l'Etat en faveur des départements d'outre-mer. Il s'agit là d'un aspect très positif.

L'urbanisme décentralisé ne doit cependant pas masquer le rôle qui appartient encore à l'Etat en la matière.

Le 9^e Plan a ainsi défini plusieurs lignes d'action de la politique urbaine, tant au titre des programmes prioritaires d'exécution que des contrats de plan Etat-régions qui les relayent et les amplifient. Ainsi, le programme prioritaire d'exécution n° 10, intitulé « Mieux vivre dans la ville », définit trois grands objectifs, tenant à la réhabilitation des quartiers dégradés - qu'ils soient quartiers anciens des centres villes ou zones d'habitat populaire des banlieues - à la maîtrise de l'urbanisation par un effort d'organisation et de gestion et, enfin, à l'amélioration des déplacements urbains.

Une action particulière sera, en outre, maintenue au profit de l'architecture.

En dépit des effets négatifs de la rigueur budgétaire en 1987 sur les crédits de la direction de l'architecture et de l'urbanisme, un effort important a été réalisé en faveur de l'enseignement de l'architecture, notamment par la poursuite de la priorité accordée en 1986 à la mise en œuvre des certificats d'études architecturales approfondies.

Les crédits en faveur de la formation continue des architectes et des bourses d'études sont ainsi maintenus au niveau atteint en 1986, respectivement 0,7 et 14,8 millions de francs. Autrement dit, ces crédits ne subissent pas la baisse générale de 20 p. 100.

En revanche, cette baisse a été opérée au détriment des crédits consacrés à la promotion et à la pédagogie de l'architecture.

Enfin, nous évoquerons la situation des villes nouvelles, dont la réalisation figure parmi les actions d'aménagement prioritaire et sera poursuivie activement afin de maintenir l'offre foncière.

Les crédits inscrits au titre de la poursuite des villes nouvelles en 1987 s'élèvent à 66,5 millions de francs.

Sur le plan économique, cinq des huit villes nouvelles en cours de réalisation - Cergy, Evry, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée, les Rives de l'Etang de Berre - sont dotées d'un tissu économique leur permettant d'atteindre, d'ici à quelques années, un équilibre de fonctionnement satisfaisant.

Pour les autres de ces villes nouvelles, monsieur le ministre, le problème des logements vacants n'est pas encore surmonté et pèse lourd sur leur désendettement.

Notre commission a enregistré avec satisfaction le désendettement progressif des établissements publics d'aménagement, malgré les réserves que je viens de faire pour certains d'entre eux.

En conclusion, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous pouvons dégager des aspects très positifs qui peuvent se résumer dans la volonté de poursuivre une décentralisation bien perçue à l'échelon des collectivités locales et bien prise en mains par les élus locaux, dans la volonté de poursuivre l'aide aux villes nouvelles, dans le désendettement de ces villes, dans le maintien de l'aide aux départements et territoires d'outre-mer.

Cela dit, quitte à me répéter, monsieur le ministre - je vous prie de m'en excuser - nous aimerions que la présentation des crédits de l'urbanisme puisse devenir plus claire.

Il est également dans ce budget des aspects moins positifs, comme la baisse globale des crédits de l'Etat et la disparition du fonds spécial de grands travaux, qui ne paraît pas être repris dans d'autres chapitres.

Tel est, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'état des réflexions de notre commission en matière d'urbanisme. La commission des affaires économiques et du Plan, dans sa majorité, a donné un avis favorable à l'adoption des crédits inscrits au projet de budget pour 1987. (Applaudissements.)

M. le président. Nous vous félicitons, monsieur Rouvière, pour la qualité de votre premier rapport, d'autant que vous avez eu le mérite de respecter votre temps de parole, ce que le Sénat apprécie toujours.

La parole est à M. Bonifay, rapporteur pour avis.

M. Charles Bonifay, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (logement social). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des affaires sociales a, pour la troisième année, examiné les crédits consacrés au logement social.

L'analyse de ces crédits, pour être pertinente, doit être replacée dans l'environnement défini par les orientations générales du Gouvernement. Le projet de loi de finances veut traduire une réelle maîtrise des dépenses publiques tout en privilégiant les mesures relançant l'initiative privée ou faisant appel aux lois du marché.

Ces orientations générales sont d'autant plus importantes pour la compréhension des mesures arrêtées dans le domaine relevant de notre compétence qu'il s'agit d'un secteur où, par essence, l'Etat intervient très fortement.

Un désengagement de l'Etat, même minime, aurait sans nul doute des répercussions importantes sur l'ensemble du logement social. Il convient donc d'être vigilant et d'analyser en détail toutes les conséquences des mesures d'économie décidées, d'autant plus qu'il s'agit, vous le savez, d'un secteur économiquement fragile.

Ce préambule étant posé, l'analyse des crédits budgétaires consacrés au logement social permet de confirmer les engagements de l'Etat, notamment en ce qui concerne la rénovation de l'habitat ancien et les aides à la pierre mais, je le souligne, au moyen de dispositions sans avenir.

De plus, on ne peut que s'inquiéter de la remise en cause de certaines actions de l'Etat et s'interroger sur les modalités d'une réforme de l'A.P.L. qui constitue une urgence absolue, mais dont les principes ne sont encore nullement définis.

Au sein de votre ministère, monsieur le ministre, les crédits consacrés au logement sont en progression de 3,7 p. 100.

A l'intérieur de ce poste, on peut préciser que le dispositif des aides au logement, c'est-à-dire la participation de l'Etat au financement de l'A.P.L. et de l'allocation-logement, correspond pour 1987 à la moitié à peu près de ce budget de 30 milliards de francs ; elle est en progression de 15 p. 100.

Il importe cependant de préciser que la progression globale des moyens de paiement demandés au titre de l'urbanisme et du logement résulte d'évolutions divergentes. En particulier, il faut faire état de la réduction affectant le montant des autorisations de programme, dans des proportions très fortes puisque la diminution atteint presque 55 p. 100. Les diminutions les plus importantes concernent les crédits affectés au financement des aides à la pierre.

En réalité, le programme physique arrêté pour 1987 ne sera pas uniquement financé sur les autorisations de programme inscrites dans le projet de loi de finances pour 1987, mais également sur des reports d'autorisations de programme inscrites dans le budget de 1986. Nous verrons quelles sont les conséquences de cette décision.

Après la présentation générale de ces crédits, j'aborderai la réalisation de l'objectif principal du Gouvernement dans le domaine du logement, à savoir la relance des investissements.

En ce qui concerne le logement aidé, qui intéresse particulièrement la commission des affaires sociales, l'Etat ne se désengage pas puisque le niveau atteint en 1986 sera maintenu en 1987. Cet effort trouve sa traduction aussi bien dans le logement ancien qu'en matière de réalisation de logements neufs.

D'autres mesures sont également prévues pour améliorer la situation financière des H.L.M. C'est ainsi que les crédits consacrés, en 1987, à l'amélioration de l'habitat existant permettront de maintenir les programmes physiques à un niveau élevé.

S'agissant de la construction neuve, les programmes physiques resteront également à un haut niveau, tant dans le secteur locatif que dans celui de l'accession à la propriété.

Le programme de logements locatifs retenu par le projet de budget pour 1987 s'établit à 75 000 logements, contre 70 000 l'année précédente.

S'agissant de l'accession à la propriété, les dotations budgétaires s'élèvent, en crédits de paiement, à 9 milliards de francs, soit une progression de 4 p. 100, mais, en autorisations de programme, à 1 milliard de francs seulement, soit une diminution de près de 85 p. 100 par rapport à 1986.

Il convient de rappeler qu'il y a des effets de report des crédits de 1986 non utilisés, mais il faut ajouter que ces prévisions budgétaires traduisent également la désaffection des particuliers envers les P.A.P.

Le volume global du programme de logements en accession à la propriété - P.A.P. et prêts conventionnés - doit s'élever à 310 000 logements en 1987.

En conclusion de cette partie, je constate donc - première réflexion - que le programme physique pour 1987 est maintenu au niveau de celui de 1986. Toutefois, les modalités financières de ce programme suscitent des interrogations.

Les importants reports de crédits d'une année sur l'autre ont permis une réduction substantielle des autorisations de programme. Le maintien des engagements suppose l'utilisation de la quasi-totalité des réserves. Pour maintenir ce même niveau d'engagement en 1988, il faudra, en revanche, consentir un effort budgétaire substantiel, alors même que les orientations générales imposeront sans nul doute, à l'époque, une maîtrise renforcée des dépenses publiques.

Dans ces conditions, on peut redouter, soit la remise en cause de l'engagement de l'Etat en matière de logement, soit un désengagement dans d'autres domaines budgétaires tout aussi importants.

Ces interrogations sur le très court terme nous font émettre des réserves quant aux dispositions budgétaires arrêtées pour 1987.

La diminution des taux d'intérêt consentie sur les prêts aidés par l'Etat ne résout pas la situation financière très délicate des personnes qui ont contracté des P.A.P. à taux élevé et à forte progressivité. Le ralentissement de la hausse des prix fait peser sur le revenu des accédants à la propriété des charges de remboursement croissantes.

De même, la forte progression du taux des P.L.A. explique pour partie les difficultés financières des organismes d'H.L.M., surtout ceux qui ont mené une politique d'investissement active depuis 1977.

A l'occasion de l'examen des crédits consacrés au logement social, il importe donc de rappeler le rôle essentiel joué par le dispositif d'aide aux familles ayant des difficultés à payer leur loyer. C'est pourquoi, compte tenu de l'efficacité de ces mesures, cette politique sera poursuivie par le Gouvernement dans ce domaine en 1987.

En ce qui concerne l'aide aux accédants à la propriété, les chiffres évoqués tout à l'heure permettent de prendre conscience des difficultés réelles que rencontrent aujourd'hui bon nombre de personnes.

Le Gouvernement a sans doute conscience de ce problème mais il n'a pas voulu opter pour une solution globale et il entend faciliter des opérations décentralisées au coup par coup. Je ne citerai ici que l'arrêté de mars 1986 sur l'aménagement des prêts conventionnés.

Il convient également de rappeler les actions menées en faveur des constructeurs sociaux. Sur ce point, notre collègue M. José Balareello, dans l'avis rendu, au nom de la commission des affaires sociales, sur le projet de loi relatif à l'investissement locatif, a rappelé que la situation financière de bon nombre d'organismes d'H.L.M. était très dégradée.

Les solutions proposées par le Gouvernement ont pour objet de redonner plus de souplesse et de liberté aux organismes, tout d'abord par le biais de mesures ponctuelles d'aide à ceux qui connaissent de réelles difficultés. J'évoque pour mémoire la procédure dite « offices en difficulté ».

Un tel dispositif a, bien entendu, son utilité pour aider les organismes qui éprouvent de graves difficultés. Il importait également de prendre des mesures de portée plus générale afin de redonner à l'ensemble des organismes d'H.L.M. plus de souplesse et de liberté dans leur gestion.

Or, à compter du mois de janvier 1987, les organismes d'H.L.M. pourront progressivement intégrer dans les charges dues par les locataires les frais de gardiennage. Il s'agit d'un point fondamental qui peut aider à la fois à la sécurité et à l'animation sociale dans les grands ensembles.

Enfin, je rappelle les dispositions du projet de loi relatif à l'investissement locatif qui ont été évoquées tout à l'heure. Il s'agit du retour à plus de liberté en matière de fixation des loyers et de la possibilité de vente de logements H.L.M.

Cet ensemble de mesures comporte indéniablement de nombreux points positifs même s'ils peuvent parfois être contestés dans leur principe, mais il ne permet pas aujourd'hui d'assurer que la situation des organismes d'H.L.M. soit parfaitement et totalement redressée. Cela devra faire l'objet, dans les années qui viennent - je suis persuadé que c'est votre conviction, monsieur le ministre - d'une surveillance attentive.

La politique de maîtrise des dépenses publiques, axe essentiel du Gouvernement en matière budgétaire, a un certain nombre de conséquences sur le budget qui nous intéresse.

Il est certain que dans ce contexte budgétaire de rigueur le Gouvernement ne peut accepter de voir progresser sa participation à l'aide personnalisée au logement de plus de 15 p. 100 par an. Il importe donc, très rapidement, d'étudier les réformes qui peuvent être envisagées et qui n'imposeraient pas, malgré tout, une révision trop déchirante du dispositif.

On peut déplorer, en revanche, les mesures d'économie qui laissent augurer une remise en cause de l'action du comité interministériel des villes, créé en 1984.

Le Gouvernement souhaite simplifier et clarifier les actions menées par ce comité. Ainsi, pour 1987, il entend définir, pour ne pas dire limiter, la mission du comité dans le cadre de la décentralisation en le spécialisant, notamment dans le développement social des quartiers et la résorption de l'habitat insalubre.

En conséquence, le projet de loi de finances pour 1987 traduit une forte diminution des crédits consacrés au comité interministériel des villes. Cependant, ce qui est beaucoup plus important et plus grave, c'est l'évolution préoccupante du coût des aides personnalisées au logement. La nécessité d'une réforme en profondeur s'impose, je l'aborde maintenant.

Je rappelle en deux chiffres la progression inquiétante de l'A.P.L. : les prestations se sont accrues de 3 milliards de francs entre 1985 et 1986 ; elles progresseront de 2,8 milliards de francs en 1987, soit de 16 p. 100.

Compte tenu des échéanciers de paiement, la dotation budgétaire pour une participation de l'Etat à 53 p. 100 s'élèvera, en 1987, à 10 milliards de francs, soit cinq fois plus qu'en 1978.

D'une manière générale, l'évolution quelque peu incontrôlée du nombre des bénéficiaires de l'A.P.L., et par voie de conséquence celle de son coût, résulte du fait que nous nous trouvons en présence d'un système qui n'a pas été conçu, en 1977, dans la perspective de la stabilisation des revenus. De ce fait, au cours des dernières années, le nombre des entrées des nouveaux bénéficiaires a été infiniment supérieur à celui des sorties résultant de la progression du revenu des bénéficiaires.

L'évolution de l'A.P.L. représente donc un véritable défi auquel le Gouvernement est confronté comme ses prédécesseurs. Il n'est, en effet, plus possible de laisser se développer une tendance qui va devenir progressivement insupportable pour les finances publiques comme pour les comptes sociaux.

Or, au vu des résultats de l'expérimentation d'une allocation unique présentés dans mon rapport écrit, il est impossible de parvenir à ce type d'allocation dans le cadre juridique actuel.

En effet, les simulations réalisées montrent que l'application d'une A.P.L. unique sur l'ensemble du patrimoine des sept organismes concernés se traduirait par un accroissement du coût des aides à la personne de l'ordre de 35 p. 100.

Le Gouvernement n'a arrêté pour le moment que des mesures conservatoires, en modulant le barème de progression des différentes allocations personnelles. Il a ainsi reconduit les barèmes aux mêmes niveaux que ceux de 1985. Ces mesures peuvent permettre le maintien de l'efficacité sociale du dispositif, mais elles ne sont que conservatoires et ne dispensent pas d'une réforme en profondeur.

Il n'est pas possible, en maintenant les barèmes en vigueur, de substituer aux trois allocations actuelles une aide unique, ce qui mettrait fin pourtant aux distorsions existant entre les allocataires des trois régimes.

Un groupe de travail doit prochainement se réunir pour faire le bilan et proposer d'autres voies. Etant donné l'importance des sommes en jeu, le rôle fondamental et le poids financier que représentent les aides à la personne pour les bénéficiaires, il nous semble pleinement justifié, monsieur le ministre, que le Parlement soit très étroitement associé à cette réflexion et aux réformes qui en découleront. L'enjeu est trop important pour que la représentation nationale n'y soit pas associée.

M. René Régnault. Très bien !

M. Charles Bonifay, rapporteur pour avis. Quant au fond, on peut indiquer ici que toute remise en cause trop brutale des modalités d'octroi de l'A.P.L. aurait de graves répercussions économiques sur l'ensemble du secteur du logement.

Dans le prolongement de ces réflexions, vous comprendrez, monsieur le ministre, que je vous fasse part de nos inquiétudes nées de la lecture de l'article 72 rattaché à votre budget. En effet, vous précisez que le nouveau barème d'A.P.L. défini en 1987 pourra progressivement s'appliquer aux bénéficiaires dont les droits étaient ouverts antérieurement à cette date.

Appliquer ce nouveau barème aux bénéficiaires de l'ancienne A.P.L., c'est - que vous le vouliez ou non - remettre en cause des droits acquis, ce qui risque de perturber gravement l'équilibre des revenus de ménages ou de personnes morales - H.L.M. - dont la situation économique est fragile.

Ensuite, et cela me paraît très dangereux pour le bon fonctionnement du Parlement, vous nous demandez en quelque sorte, par cet article 72, de vous signer un « chèque en blanc » : en effet, nous allons vous autoriser à appliquer, à titre rétroactif, le contenu d'un décret non encore défini, à notre connaissance, et sur lequel nous avons peu ou pas de renseignements. Nous espérons que, sur ce point, monsieur le ministre, vous allez nous rassurer.

Enfin, je voudrais rappeler qu'en seconde délibération l'Assemblée nationale a diminué de 150 millions de francs les crédits du chapitre 46-40 servant au financement des primes de déménagement liées à l'A.P.L.

Cette économie gage partiellement la suppression, dès 1987, de la taxe sur les frais généraux et tire les conséquences *a priori* de l'une des dispositions du futur plan famille. Or, lors du vote de ce plan famille à l'Assemblée nationale, les primes de déménagement ont été, que je sache, partiellement rétablies. N'y aurait-il pas lieu de revoir le montant des économies décidées à l'article 46-40 ?

Sous réserve de ces observations, monsieur le ministre, la commission des affaires sociales, à la majorité, a émis un avis favorable sur l'adoption des crédits consacrés au logement social. (*Applaudissements.*)

M. Jacques Descours Desacres, vice-président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le vice-président de la commission des finances.

M. Jacques Descours Desacres, vice-président de la commission des finances. Monsieur le ministre, mon intervention a pour objet de vous demander que votre administration centrale assure toujours la cohérence de la réglementation qu'elle établit, et pour laquelle elle adresse des circulaires à ses services, avec celle des autres administrations - l'administration fiscale, en particulier - mais en ayant vérifié auparavant la volonté du législateur lorsqu'une disposition adoptée par le Parlement a été promulguée.

Je voudrais insister un instant sur deux exemples.

Le premier concerne la rénovation de l'habitat dont l'intérêt a été souligné en termes excellents par MM. les rapporteurs, ainsi que par plusieurs des intervenants, et qui est également, me semble-t-il, une préoccupation du ministère des finances.

Hier, lors de l'examen des articles de la première partie du projet de loi de finances, j'ai déposé un amendement tendant à faire en sorte que les propriétaires des logements rénovés bénéficient des mêmes avantages fiscaux que ceux qui sont consentis aux propriétaires de logements neufs. M. le ministre délégué au budget a donné son assentiment. Après

avoir indiqué que les mots « rénovés » et « réhabilités » ne faisaient pas l'objet d'une exacte délimitation, il a précisé qu'il mettrait cette question à l'étude. J'insiste auprès de vous, monsieur le ministre, pour que vous incitez au besoin l'administration des finances à poursuivre dans cette voie et à mener à bonne fin cette réflexion.

A la suite de cette intervention, j'ai eu communication d'une circulaire du ministère des finances. J'en extrais simplement la réponse à une question écrite posée par un de nos collègues de l'Assemblée nationale : « A l'origine, seuls les travaux effectués dans le cadre des « opérations groupées de restauration immobilière » ouvraient droit, pour les propriétaires bailleurs, à l'imputation des déficits fonciers provenant de ces travaux sur leur revenu global. Mais, afin de promouvoir l'habitat ancien, le ministère de l'urbanisme et du logement a mis en place, à partir de 1977, une nouvelle procédure d'intervention plus simple et d'application plus large que les « opérations groupées », dénommée opérations « programmées d'amélioration de l'habitat ». Celles-ci n'ouvrent pas droit, à la différence des opérations groupées, à la déduction des déficits fonciers éventuels sur le revenu global, ces déficits ne pouvant être imputés que sur des revenus de même catégorie... »

Il est évident que, pour le contribuable moyen, il est assez difficile de faire la distinction entre les deux catégories d'opérations. Donc, je souhaite ardemment que, sous une forme officielle, c'est-à-dire sur la base d'un texte législatif de principe accompagné d'une réglementation par décret et, par conséquent, publiée au *Journal officiel*, le problème que j'ai posé, et qui intéresse, comme j'ai pu le constater, à la fois le Gouvernement et l'ensemble des membres du Parlement, soit traité de manière accessible à tous.

Ma seconde question concerne l'esprit dans lequel la loi est votée et qui est révélé par le débat parlementaire auquel les auteurs doivent se référer s'ils hésitent dans l'interprétation d'un texte.

L'été dernier, notre excellent collègue M. Laucournet avait déposé un amendement sur le projet de loi portant diverses dispositions relatives aux collectivités locales concernant la consultation de votre administration avant la délivrance de documents d'urbanisme. Dans le courant du débat, j'avais été conduit à intervenir pour l'appuyer, et il avait bien voulu se rallier - si je puis m'exprimer ainsi - à mon interprétation, après que M. Bosson, éclairé par un commissaire du Gouvernement, eut donné une interprétation tout autre. Par ailleurs, notre éminent rapporteur de la commission des lois, M. Girod, avait bien précisé que cette dernière aurait voté contre l'amendement s'il reflétait l'interprétation donnée par votre administration, mais qu'elle y était favorable dans l'interprétation donnée et confirmée par M. Laucournet à la suite de mon intervention.

Or - ô surprise ! - un télex a été envoyé par la suite aux directions départementales de l'équipement, qui se réfère exclusivement à l'interprétation que votre administration avait de cet article et non à celle que le législateur en avait donné. Je vous en conjure, monsieur le ministre, demandez à vos services qu'ils fassent preuve de cohérence et qu'ils prennent connaissance soit des débats parlementaires, soit des dispositions arrêtées par les autres administrations avant de diffuser des circulaires qui, ensuite, pourraient donner lieu à des débats fort inutiles. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean-Luc Bécart. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget du logement, avec le plan d'ensemble qui l'accompagne, sera un de ceux qui toucheront le plus fortement la vie quotidienne des contribuables.

Se loger est devenu, monsieur le ministre, à l'orée de l'an 2000, une entreprise de plus en plus difficile. De la course d'obstacles pour accéder à un logement à l'augmentation sérieuse des loyers et des charges, les difficultés des ménages s'accroissent d'année en année.

On tente de faire accepter l'idée selon laquelle les taux actuels d'effort des familles, qui atteignent 40 p. 100 en accession à la propriété et 20 p. 100 en location, constituent une ponction « normale » sur le budget familial. Les loyers des logements sociaux neufs atteignent les 3 000 francs. Dans certains quartiers parisiens, considérés encore comme populaires, on trouve des trois-quatre pièces en location à plus de

6 000 francs par mois, sans les charges ; il n'est pas rare de voir des mensualités d'accession à la propriété atteindre ou dépasser les 5 000 francs.

Face à cet emballement des prix des loyers et du coût de l'accession, que fait le Gouvernement ?

Il accentue encore la logique de la politique qui prévaut depuis la loi de 1977, imposant des efforts encore plus importants aux locataires et accédants à la propriété tout en multipliant les exonérations fiscales en faveur des promoteurs et des sociétés immobilières pour, selon vous, relancer l'industrie du bâtiment.

Ainsi, le budget du logement doit-il être interprété à la lumière des mesures fiscales de la loi de finances et des dispositions contenues dans la loi que le Sénat a, hélas ! adoptée voilà quelques jours.

Je n'insisterai pas sur ce dernier texte, qui prévoit notamment la liberté des loyers privés et d'H.L.M., ainsi que l'abrogation de la loi de 1948 et de la loi Quillot, qui protégeaient encore un tant soit peu les locataires. Le groupe communiste l'a dénoncé avec vigueur.

Hier après-midi, les locataires ont manifesté dans la rue leur mécontentement et leur refus de se résigner aux conditions qui leur sont faites.

L'examen du budget à lui seul est lourd d'enseignement. Pour la première fois, l'aide de l'Etat aux investisseurs privés atteint le niveau de celle qui est accordée au logement social !

L'aide à la pierre, seule garante d'un financement sain de la construction, est considérablement réduite. Par rapport à l'année dernière, on comptera 5 000 P.L.A. et 10 000 P.A.P. en moins. Certes, le financement aidé en neuf diminue au profit des P.L.I. - prêts locatifs intermédiaires - nouveaux prêts à base de livret A, et des prêts conventionnés en accession à la propriété, mais ces prêts ne bénéficient d'aucune aide directe ; par conséquent, ils ne sont pas orientés vers le logement social.

Par ailleurs, les taux d'intérêt des P.L.A. sont maintenus à un niveau très supérieur à l'inflation, ce qui favorisent, entre autres, l'augmentation des loyers.

La charge de l'A.P.L. pour le budget de l'Etat est indéniablement lourde, mais qui en est responsable ? Certainement pas les locataires et accédants qui font aujourd'hui les frais du système instauré en 1977 et perpétué jusqu'à maintenant. Le mode de calcul des barèmes de l'A.P.L. a été modifié de telle façon que, pour la quatrième année consécutive, le montant de l'aide versée à chaque famille va être réduit.

Si l'A.P.L. doit diminuer afin d'alléger la charge budgétaire, les loyers devraient baisser d'autant afin que l'engagement envers les familles soit tenu. Or, c'est l'inverse qui se produit !

En ce qui concerne l'amélioration de l'habitat, les crédits P.A.L.U.L.O.S. au profit des organismes d'H.L.M. sont en diminution au profit des P.A.H. - primes à l'amélioration de l'habitat - en faveur du secteur privé.

Par ailleurs, les déductions fiscales des économies d'énergie qui concernaient l'ensemble de la population sont supprimées alors que l'effort de l'Etat en matière de déductions fiscales est augmenté en faveur des promoteurs et des sociétés immobilières. Voilà une nouvelle preuve, s'il en fallait encore, de la volonté du Gouvernement de favoriser l'investissement privé au détriment des ménages.

Favoriser le rendement du capital ne permettra pas, monsieur le ministre, de résoudre le problème de l'insuffisance de la construction de logements sociaux. Les cadeaux fiscaux à l'investissement privé vont de pair, on le voit bien, avec l'augmentation incessante des loyers.

Persister dans cette logique conduit à s'enfermer dans un cercle vicieux. La seule solution qui permettrait de s'en sortir serait d'en revenir - vous le savez, c'est notre position - à une politique d'aide à la pierre, accompagnée d'une baisse des loyers et d'un développement du logement social. Votre budget, à l'évidence, tourne le dos à cette perspective. C'est pourquoi nous voterons contre. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. La parole est M. Balarello.

M. José Balarello. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget qui nous est présenté aujourd'hui a un fort impact économique, social et culturel.

L'urbanisme et le logement suscitent des enjeux nationaux par l'influence profonde qu'ils exercent sur la marche de la société. Ce fait rend important l'examen de ces crédits. En outre, le secteur du bâtiment et des travaux publics est un gros créateur d'emplois.

Dans les conditions actuelles de rigueur budgétaire, ce budget apporte sa contribution à la nécessaire maîtrise de la dépense publique et concentre son action dans des domaines prioritaires.

Il faut relancer le bâtiment. Tel est, à l'évidence, le but de toute votre action, monsieur le ministre. Celle-ci comporte un large éventail de mesures dont l'objet est d'adapter les structures qui dépendent de votre ministère à une nécessaire évolution vers la souplesse et la déréglementation.

Le budget que nous examinons représente 5 p. 100 du budget général pour 1987. Il voit une faible augmentation par rapport à l'an dernier, mais il n'est pas l'unique instrument de votre plan, tant s'en faut. En effet, le plan logement dont nous avons voté, voilà peu de temps, le volet législatif, se trace un cadre ambitieux. Il comprend un ensemble important de mesures de simplification en matière foncière, et nous savons que c'est ce domaine qui trop souvent paralyse les initiatives.

Par ailleurs, l'article 14 du budget général prévoit des incitations financières et fiscales adéquates au secteur du logement non aidé. En bref, une adaptation du code de l'urbanisme aux réalités est en train de s'engager.

Monsieur le ministre, on peut prévoir à l'avance une amélioration de la situation actuelle.

Votre action, avec laquelle nous sommes solidaires, engage notre pays dans une relance économique. Elle s'efforce de redonner la confiance aux investisseurs dans une marge financière, certes réduite, mais l'Etat ne peut pas tout. Il doit, avant tout, inciter et soutenir les acteurs économiques, et c'est ce que fait le Gouvernement.

La réussite du changement dépend non seulement des pouvoirs publics, mais aussi des élus, des décideurs économiques et, enfin, de la société dans son ensemble. C'est pourquoi les réformes entreprises nécessitent notre soutien actif, notamment lorsqu'elles ont pour objet d'augmenter massivement le nombre des familles propriétaires de leur logement.

Je ne prétends pas faire une étude exhaustive du budget de l'urbanisme et du logement - cela a été fait par les rapporteurs - mais je formulerai certaines observations sur des points qui m'ont paru positifs comme sur d'autres tendances qui se présentent sous un jour moins favorable.

Je commencerai par les points positifs. Nous apprécions sans conteste l'ampleur de l'effort entrepris dans la réduction du déficit budgétaire ainsi que de la charge fiscale imposée aux entreprises et aux ménages. Nous apprécions également toutes les mesures prises qui ont pour objet de dégeler les investissements.

Il faut rappeler, en effet, que la situation du secteur du logement qui nous occupe s'est dégradée de 1981 à 1985 alors que, dans le même temps, l'effort financier de l'Etat en sa faveur croissait dans des proportions considérables et creusait le déficit budgétaire.

Entre 1974 et 1985, les mises en chantier de logements ont reculé de 46 p. 100. Aujourd'hui, la baisse des taux d'intérêt réel et les mesures prises par les pouvoirs publics se traduisent déjà par une reprise de la construction.

Ces mesures concernent tant la construction à usage locatif que celle en accession à la propriété.

Elles devraient attirer à nouveau l'épargne des investisseurs qui s'étaient tournés vers le marché financier, vers le secteur du bâtiment.

Je note que, dans le cadre de la politique industrielle du Gouvernement, le projet de budget prévoit la généralisation à l'ensemble du territoire des fonds régionaux d'aide au conseil pour les entreprises du bâtiment et de travaux publics, alimentés à parité par des crédits de l'Etat et des régions.

L'Etat maintient donc la concertation et l'action économique en faveur du bâtiment et des travaux publics.

L'amélioration de l'habitat reste, dans votre budget, une priorité essentielle. Les crédits qui y seront consacrés en 1987 permettront de maintenir les programmes physiques à un niveau élevé.

Le programme physique sera maintenu en P.A.L.U.L.O.S. puisque la dotation 1987 consacrée à la P.A.L.U.L.O.S. s'élève à 1 290 millions de francs contre 700 millions de francs en 1986.

Je note également avec intérêt que l'effort budgétaire sera triplé pour le programme de l'amélioration de l'habitat.

Enfin, le maintien en francs courants des dotations budgétaires consacrées aux opérations programmées d'amélioration de l'habitat et à la réhabilitation de l'habitat insalubre traduit une volonté de poursuivre un effort en faveur de l'amélioration de l'habitat existant, et, partant, des entreprises du second œuvre.

En ce qui concerne les personnels et la modernisation des services, nous observons la priorité donnée à la modernisation de la gestion des services avec une augmentation des crédits concernant l'informatique, la bureautique et la télématique.

Nous notons également une augmentation de 20 p. 100 des crédits pour la formation professionnelle, un effort particulier qui n'omet pas les agents les plus défavorisés, avec une augmentation de 4 p. 100 des crédits pour l'action sociale.

Notre dernière constatation concerne une nouvelle donnée intéressante, à savoir la mise en place d'un contrôle de gestion dans les services extérieurs de l'Etat. Le doublement des crédits va permettre d'engager une expérience dans six directions départementales de l'équipement et correspond donc à une action vers une plus grande efficacité.

Le projet de budget pour 1987 octroie moins de crédits au titre de l'information.

Cela signifie surtout une bonne chose : l'arrêt d'un certain gaspillage de subventions à la mission « banlieue 1989 ». La redéfinition actuellement à l'étude des missions du comité interministériel pour les villes doit clarifier et simplifier son action qui s'est perdue parfois dans des méandres compliqués et sans portée objective.

Les aides de l'Etat se limiteront désormais aux dossiers à caractère exceptionnel. Cela désigne, par exemple, le renforcement des actions de résorption de l'habitat insalubre grâce à une enveloppe d'autorisations de programme stable et à une dotation de crédits de paiement augmentée de 8,8 p. 100.

Le budget montre sa solidarité envers les quartiers les plus défavorisés. Ainsi il est bon que le Gouvernement se soit engagé à tenir ses promesses dans le cadre des contrats de plan dans dix-sept régions et cent-vingt quartiers qui connaissent des problèmes de dégradation urbaine et sociale graves.

Il convient de noter que des crédits importants sont affectés à l'information du public. Un effort de promotion de la qualité architecturale, et plus généralement de la vie en ville, est prévu dans ce budget. L'Etat favorisera ainsi un glissement vers une plus grande qualité des ouvrages et vers l'innovation.

Enfin, autre aspect positif, le logement aidé l'est surtout par la baisse des taux d'intérêt : 8,6 p. 100 pour les P.A.P., entre 9 et 10 p. 100 pour les prêts conventionnés, peut-être 4 p. 100 pour l'accession à la propriété des H.L.M. C'est ce que nous souhaitons.

Monsieur le ministre, vous devez vous préoccuper du problème de la réduction de l'apport personnel pour les accédants qui ne bénéficient pas du 1 p. 100 patronal. Vous devez inciter les départements et les régions à leur accorder des prêts. Dans les Alpes-Maritimes, par exemple, nous l'avons fait et cela a contribué à la totale consommation des crédits P.A.P. depuis déjà deux années.

Certaines caisses d'allocations familiales sont disposées à le faire dès le deuxième enfant, si le Gouvernement les y autorise.

Ce budget comporte cependant quelques points noirs. Tout en admettant la nécessité de la maîtrise des dépenses publiques, on ne peut considérer comme avantageux pour le pays que les dépenses en faveur de la création et de l'innovation en architecture diminuent tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, respectivement de 10 p. 100 et de 5 p. 100.

De même, on peut observer une baisse des subventions d'équipement à la recherche scientifique et technique. A terme, cela peut être préjudiciable, l'investissement en matière grise ne pouvant pas être négligé.

Je regrette également - cela a déjà été dit à cette tribune - la non-reconduction de l'incitation fiscale aux travaux d'économies d'énergie ; cette mesure se trouve d'ailleurs en contradiction avec l'encouragement, traduit dans ce budget, donné aux professionnels - architectes ou urbanistes - à se familiariser avec les techniques d'économies d'énergie. Qui peut nous assurer que la baisse des prix du pétrole se maintiendra ?

Nous constatons aussi, à la lecture du budget, une diminution de 6,3 p. 100 des dotations en P.L.A. et en P.A.P. compensée par des reports de crédits non utilisés en 1986.

Même si, comme je le souhaite, monsieur le ministre, votre politique foncière réussit - c'est en effet le principal handicap et le frein essentiel à la consommation des crédits, même en P.A.P. et en P.L.A. - nous manquerons de crédits en fin d'année.

J'insiste, comme d'autres collègues, sur la situation difficile des personnes qui ont contracté des P.A.P. ou des prêts conventionnés à taux élevé et forte progressivité. Nombre d'emprunteurs ne peuvent faire face, aujourd'hui, à leurs obligations de remboursement. Il est urgent d'obliger le secteur bancaire à accepter des remboursements anticipés ou des modalités différentes. La question est délicate ; mais, monsieur le ministre, il est indispensable que vous mettiez rapidement à plat les données du problème, sans *a priori* mais aussi sans complaisance.

Ne croyez-vous pas, en outre, que l'investissement des propriétaires dans l'amélioration, l'entretien ou la réparation des immeubles anciens mériterait d'être encouragé par des incitations fiscales plus importantes ? Cela contribuerait à entretenir l'activité des petites entreprises du bâtiment et soutiendrait le niveau de l'emploi.

Les immeubles anciens rapportent peu et, lorsque les propriétaires ont à procéder à de grosses réparations - toitures ou ravalement de façades - ils ne peuvent y faire face. Cela n'est pas normal. Il faut d'urgence y remédier. Si à Paris bon nombre d'immeubles sont la propriété de sociétés d'assurances ou de banques, dans le reste de la France, cela n'est pas le cas.

J'attire enfin votre attention - vous y avez fait allusion il y a quelques instants - sur l'urgence d'une vraie réforme de l'A.P.L. dont les prestations croissent dans des proportions considérables. C'est un travail qui demandera beaucoup de courage et de prudence. Il nous faudra sans doute attendre la reprise économique pour le réaliser totalement, faute de quoi nous désolvabiliserons un grand nombre de familles et d'organismes d'H.L.M.

Malgré ces quelques réserves et en regrettant la réduction du nombre des P.L.A. et des P.A.P., notre groupe votera votre budget, monsieur le ministre, car il est conscient qu'une relance globale des investissements, tant dans le bâtiment que dans l'industrie, ne pourra se faire qu'avec une diminution de la pression fiscale sur les entreprises et les ménages. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste.*)

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

M. René Régnault. Monsieur le ministre, votre volonté, souvent réaffirmée - vous en faisiez part encore ce matin - est de relancer le secteur du logement et de mettre en œuvre ce que l'on peut appeler un « plan logement ».

Sensible à un tel projet qui correspond à une priorité vivement ressentie par les familles et par les entreprises de ce secteur d'activité, comme par les gestionnaires de parcs de logements sociaux, vous comprendrez, monsieur le ministre - du moins je l'espère - mon analyse, mes interrogations et mes souhaits.

Examinons si vous en prenez le chemin et si votre projet de budget pour 1987 s'en donne les moyens.

Deux catégories de familles feront l'objet de mon propos, plus particulièrement celles - elles sont majoritaires - qui veulent accéder à la propriété de leur habitation principale et celles qui, plus que les autres encore, doivent retenir l'attention de la collectivité, de l'Etat, du Gouvernement, je veux dire celles qui peuvent recourir seulement au logement locatif.

Le contexte de forte réduction d'inflation que vous a légué le gouvernement précédent et celui du maintien, voire d'une aggravation, du chômage avec son corollaire, la précarité de l'emploi, doivent prioritairement guider les choix politiques et les décisions financières.

La réforme du financement du logement intervenue depuis 1977 - qui a touché notamment les P.A.P. - a plongé de nombreuses familles dans des situations dramatiques.

Vous avez pris des premières mesures en faveur du désendettement des accédants ; elles constituent un début appréciable, mais elles sont insuffisantes. Ajoutons d'ailleurs que l'Etat, pour sa part, n'a pas encore apporté sa contribution financière.

Vous ne pouvez pas ignorer les difficultés rencontrées, parfois les drames. Croyez-moi, monsieur le ministre, cela est lourd de conséquences et pèse déjà très directement et très négativement sur le marché du bâtiment.

Il est urgent que des mesures efficaces, palpables, soient décidées et mises en œuvre au bénéfice de ceux qui - le mot n'est pas trop fort - « croulent » sous les charges de leurs emprunts en raison de décisions dont ils ne sont pas responsables et qui ont été prises, qui plus est, postérieurement à leur engagement.

A ces mesures, il y aurait lieu, monsieur le ministre, d'ajouter le concours de l'Etat, pour tenir compte notamment des risques que courent les futurs accédants, qui craignent pour leur pouvoir d'achat, pour leur emploi, qui redoutent l'évolution de la charge relative de leur dette de logement.

C'est en agissant en direction des personnes qui sont déjà engagées, déjà endettées, et en direction des personnes qui sont susceptibles de s'engager que vous relancerez le marché du logement et, par là même, l'activité du bâtiment, notamment au bénéfice des P.M.E.

La banalisation des taux d'intérêt, leur baisse insuffisante et, surtout, la banalisation des aides de l'Etat au logement - aujourd'hui, ces aides sont à peu près égales, qu'il s'agisse des P.L.A., des P.A.P., des aides fiscales au propriétaire qui investit pour louer ou de l'aide de l'Etat pour un accédant moyen, en dehors des P.A.P. - traduisent le désengagement de l'Etat. Peut-être me direz-vous le contraire tout à l'heure ; j'écouterai votre réponse avec attention.

Je donnerai quelques preuves de ce désengagement. S'agissant des prêts locatifs, votre budget pour 1987 prévoit 75 000 logements - y compris les 10 000 P.L.I. - contre 80 000 en 1986. Il est vrai que, du fait de la dynamisation du secteur par le Gouvernement précédent, l'activité demeurera soutenue, avec, au total, en 1986, plus de 100 000 logements, dont l'exécution est retardée par les décisions que vous avez prises depuis le 16 mars.

C'est à partir de 1988 que s'apprécieront les effets négatifs de vos choix actuels, caractérisés par une réduction dramatique des autorisations de programme - un peu plus de 57 p. 100. Le besoin est pourtant grand et s'accroît du fait du mauvais climat économique en général et de l'aggravation du chômage.

Les organismes gestionnaires - j'ai personnellement la charge d'un office départemental - sont, quant à eux, dans une situation financière délicate, du fait du poids relatif de plus en plus important du financement P.L.A.

Votre prédécesseur, face à cette situation, avait commencé à étudier et à prendre des mesures. Après le congrès du mouvement H.L.M. à Cannes, nous pouvions espérer avoir été compris par vous. Nous avons seulement été entendus, voire peut-être seulement écoutés.

La concertation avec les locataires, la négociation collective sont remises en cause par la loi que vous avez fait voter il y a seulement quelques jours ici.

Les gestionnaires sont confrontés au choix difficile entre l'augmentation insoutenable des loyers et l'abandon de l'entretien et de l'amélioration du parc. La réhabilitation du logement, ô combien nécessaire et appréciée des occupants, est bel et bien écartée de vos priorités.

La budgétisation du fonds spécial de grands travaux entraîne un gonflement de la P.A.L.U.L.O.S. pour 1987. Pourtant le niveau global obtenu en ajoutant la P.A.L.U.L.O.S. et le F.S.G.T. n'atteindra pas le niveau de 1986.

Par ailleurs, l'abaissement du taux de subvention de 30 à 20 p. 100, avec, certes, sa contrepartie, l'abaissement du taux d'intérêt à 5,8 p. 100, va entraîner une moindre intervention sur le parc, d'une part, et un accroissement des charges pour les locataires, d'autre part.

A cela, il convient d'ajouter l'abandon de la politique d'incitation aux économies d'énergie, toujours nécessaire, car, si l'on pouvait penser, il y a encore quelques semaines, que nous étions vraiment et durablement engagés dans une forte réduction du prix du pétrole, les décisions récemment prises par les ministres de l'O.P.E.P. vont dans un sens quelque peu différent.

Le Gouvernement a donc abandonné la politique d'incitation aux économies d'énergie. Pourtant, les dépenses d'énergie constituent un handicap pour les finances des familles, mais aussi pour celles de l'Etat, sans oublier l'intérêt que présente, pour les entreprises de second œuvre, tout ce secteur des économies d'énergie et de la réhabilitation ; cela est sensible partout, certes, mais notamment en Bretagne, où le secteur du bâtiment, au travers de nombreuses petites entreprises, pèse relativement lourd.

Malgré les efforts qui ont été faits, l'écart demeure insupportable entre les taux d'intérêt et le taux de l'inflation.

Je note également la réduction de l'A.P.L. intervenue en juillet 1986 et une prochaine réduction en 1987, sur laquelle, je l'avoue, il nous manque et il manque à tous les intéressés bien des précisions ; peut-être pourrez-vous tout à l'heure, monsieur le ministre, nous apporter à cet égard quelques éclaircissements.

Ainsi que vous l'avez dit vous-même, une réflexion sur l'A.P.L. - sujet qui vient d'être remarquablement traité par notre collègue M. Bonifay - est nécessaire. Pour notre part, nous y sommes prêts.

Nous sommes favorables à l'aide unique ; nous souhaitons que l'on avance vite dans ce domaine et nous attendons vos décisions.

Précisément, nous aimerions qu'avant que ce débat prenne fin vous puissiez dire devant la Haute Assemblée à quelle date - elle doit bien être arrêtée - la commission dont vous avez parlé pourra s'installer, quels sont les premiers thèmes que vous lui soumettez, quel calendrier vous lui fixerez. Il faut que les principaux intéressés - et Dieu sait qu'ils sont nombreux ! - puissent savoir à quelle date ils pourront avoir connaissance des premiers résultats de cette réflexion, à laquelle le Sénat et l'Assemblée nationale pourraient d'ailleurs être associés.

Aide à la pierre ou aide à la personne ? Nous n'entendons pas opposer l'une à l'autre, ni favoriser l'une par rapport à l'autre.

Votre projet de budget pour 1987, par ses reculs en matière de crédits à l'investissement, par ses insuffisances et ses silences quant aux mesures financières à portée prioritairement sociales, nous inquiète, monsieur le ministre.

Personnellement, je ne vois pas se traduire dans ce budget les intentions que vous avez annoncées.

Les craintes, les inquiétudes sont grandes, non seulement chez les accédants, mais aussi chez les locataires, les familles en difficulté et au sein des organismes de gestion de parcs sociaux, qui sont aujourd'hui aux abois.

Je suis inquiet ; je suis également déçu, car ce que vous nous proposez n'est pas à la hauteur des ambitions affirmées, dont on aurait pu croire, un instant, qu'elles seraient satisfaites.

Votre projet de budget pour 1987, monsieur le ministre, ne fait qu'illusion. Mais nous ne nous y laisserons pas prendre. Nous savons que vous ne réaliserez pas, même avec l'apport espéré de 35 000 logements dans le secteur privé, les 390 000 logements que votre prédécesseur avait prévus pour 1986. Nous serons loin de compte, avec la chute des P.A.P. et des prêts conventionnés et la diminution des P.L.A. Le logement social locatif représente pourtant un secteur important, puisque, dans un département comme celui des Côtes-du-Nord, il représente à lui seul près de 30 p. 100 de l'activité du bâtiment.

Les familles, les élus, les entreprises, les ouvriers du secteur sont déçus et mécontents. Je vous mets en garde, monsieur le ministre, et vous demande de tout faire pour corriger à la hausse, dans le premier collectif budgétaire pour 1987, les crédits sociaux de votre département ministériel.

Je n'ignore pas que les questions que je pose et certaines des observations que je fais dépassent le ministre technique du logement que vous êtes et s'adressent en fait à tout le Gouvernement, plus précisément au ministre des finances.

Tenir n'est pas suffisant. Or, j'ai l'impression que ce que recherche le Gouvernement, c'est tenir jusqu'au premier semestre de 1988 sur la dynamique de la relance du secteur engagée par le gouvernement socialiste. Si telle était votre volonté, personne, monsieur le ministre, ne serait dupe, et les socialistes moins que quiconque. C'est pourquoi ceux-ci ne peuvent apporter leur soutien au projet que vous leur soumettez.

S'agissant du secteur routier et autoroutier, la situation est meilleure que celle du logement. Je vous encourage à poursuivre la voie dans laquelle vous vous êtes engagé à propos du réseau autoroutier.

J'attache un intérêt tout particulier - j'espère que vous le partagez - à la « route des estuaires » et à sa liaison avec le plan routier breton. J'espère que le dernier tronçon Lamballe-Pontorson sera bientôt réalisé. Vous avez sur ce point, je le sais, apporté des précisions voilà peu de temps. Je souhaite que vous les confirmiez.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Régnauld.

M. René Régnauld. Je conclus, monsieur le président. Je regrette la politique menée en matière de primes à l'aménagement du territoire. Vous êtes bien optimiste, monsieur le ministre, et bien courageux de présenter les mesures que vous avez prises. Je croyais que vous étiez un élu très attaché, plus que d'autres peut-être, au sein de la majorité à laquelle vous appartenez, à la régionalisation, à la décentralisation et aussi au rôle des élus territoriaux en matière d'aide à l'aménagement et donc au développement économique.

Défendre la suppression des primes d'aménagement du territoire ne paraît pas aller dans le sens des préoccupations que vous avez en d'autres temps exprimées. C'est dommage et je tenais à vous le dire à cette tribune. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

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

M. Roger Boileau. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget de l'urbanisme et du logement s'inscrit dans le cadre de la politique de rénovation du secteur du bâtiment, des travaux publics et du logement, qui fait l'objet depuis plusieurs années de réelles difficultés, aggravées en son temps par le désengagement de l'Etat en matière d'aide à la pierre et à la personne.

Les crédits du ministère marquent une rupture par rapport au budget antérieur qui se caractérisait, comme je viens de le dire, par un profond désengagement financier de l'Etat.

Le budget pour 1987 contribue à opérer une clarification des institutions et des modalités d'intervention financière de l'Etat, tout en assurant le maintien à un niveau satisfaisant des crédits publics en faveur du logement.

Au titre de l'action menée par votre ministère, il ne semble pas inutile, monsieur le ministre, de rappeler toute l'importance du plan de relance en faveur de la construction et du logement, que vous avez mis en œuvre dès les premiers mois de vos fonctions ministérielles.

Ce plan comprend un dispositif fiscal très attractif pour les constructeurs et les acquéreurs de biens immobiliers neufs. Le Sénat l'a d'ailleurs examiné au cours de la première partie de cette loi de finances, et il est complété par le projet de loi relatif à l'investissement immobilier, dont le Parlement poursuivra l'examen la semaine prochaine.

L'effort fiscal en faveur de la construction de logements neufs s'est accompagné d'un effort budgétaire réel en faveur du logement ancien.

Le projet de budget traduit de manière indiscutable l'effort réalisé par le Gouvernement en faveur de l'aide à l'amélioration de l'habitat.

A ce titre, trois séries de mesures particulières méritent d'être soulignées : mesures en faveur du logement social et portant sur les P.A.L.U.L.O.S., primes à l'amélioration des logements à usage locatif et à occupation sociale, mesures portant amélioration des conditions d'attribution de la prime d'amélioration de l'habitat ; enfin, augmentation des subventions de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat.

L'ensemble de ces mesures peut être considéré comme satisfaisant. Nous pensons toutefois qu'un effort particulier et complémentaire pourrait être fait dans deux directions précises. Nous avons d'ailleurs repris ces propositions par voie d'amendements déposés par notre groupe lors de l'examen des articles de la première partie de la loi de finances.

Ainsi, la non-reconduction de la déduction fiscale pour les travaux d'économie d'énergie instituée en 1975 a rencontré l'incompréhension des contribuables et suscité l'inquiétude des professionnels.

Nous comprenons les arbitrages auxquels a été soumis le Gouvernement. Nous pensons toutefois qu'il est impossible de négliger la portée et la valeur des arguments qui ont été développés pour demander que soient reconduites les mesures d'incitation fiscale prévues en matière d'économie d'énergie.

Par ailleurs, il nous a semblé indispensable qu'un effort fiscal réel puisse être fait en faveur des propriétaires de logements anciens, en améliorant, notamment, le taux de déduction forfaitaire applicable aux revenus locatifs tirés des logements anciens.

Cette mesure contribuerait, en outre, à resserrer l'écart qui subsiste entre le régime fiscal applicable aux revenus locatifs tirés des logements neufs et ceux qui sont tirés des logements anciens.

Je voudrais maintenant parler des moyens d'assistance aux collectivités locales pour les opérations d'urbanisme et d'architecture.

En ce qui concerne les agences d'urbanisme, s'il est exact que l'évolution des dotations budgétaires de l'Etat pour soutenir la politique et les actions locales de l'urbanisme a subi un infléchissement réel, celui-ci peut toutefois s'expliquer en partie par les conséquences liées aux transferts de compétences en matière d'urbanisme au profit des collectivités locales, notamment des communes.

Je voudrais m'attarder un instant sur les crédits dévolus aux agences d'urbanisme dans le projet de budget pour 1987.

Les agences d'urbanisme remplissent, non seulement pour les élus locaux, mais aussi pour l'Etat lui-même, une mission utile, nécessaire, voire irremplaçable. L'existence de ces agences répond, en effet, à la nécessité de favoriser les initiatives de concertation et de complémentarité entre toutes les collectivités à l'échelle de l'ensemble du territoire.

L'objectif poursuivi par les agences d'urbanisme n'est autre que d'éviter les erreurs de conception, de travaux de réhabilitation, à l'occasion des opérations d'aménagement du territoire.

Or, nous avons le regret, monsieur le ministre, de constater que la ligne budgétaire qui est réservée aux agences d'urbanisme dans le budget pour 1987 ne paraît pas correspondre aux impératifs liés à la satisfaction de leurs besoins, puisque les crédits relatifs aux subventions de l'Etat sont réduits de 31 p. 100.

Nous nous interrogeons donc sur la portée d'une telle décision au moment où vous souhaitez, monsieur le ministre, donner un nouvel élan à la politique d'aménagement du territoire.

Il semble, eu égard à ces constatations, qu'un réaménagement de votre budget doive être envisagé en faveur des agences d'urbanisme.

Quant aux conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement, les C.A.U.E., ils jouent un rôle important dans la promotion de l'architecture et de l'urbanisme auprès des collectivités et des maîtres d'ouvrage publics ou privés.

Ces conseils remplissent, dans une proportion et selon des modalités qui varient selon les départements, une mission d'information et d'assistance, auprès des professionnels, des élus et même des particuliers, dans le domaine de la conception et de la qualité des constructions.

Les quatre-vingt-six C.A.U.E. existants sont financés pour partie par des subventions de l'Etat complétées par des subventions émanant des conseils généraux et par les produits de la taxe départementale qui leur est affectée.

Or, la ligne budgétaire affectée au financement des C.A.U.E. est régulièrement en baisse depuis ces cinq dernières années ; elle était en 1984 de 12 millions de francs, en 1985 de 8 millions de francs portés finalement à 10 millions de francs, en 1986 de 7,2 millions de francs.

Enfin, le présent projet de budget pour 1987 fait apparaître une dotation budgétaire de 2 700 000 francs.

Il est exact que la baisse de ces dotations correspond à la mise en place depuis 1984 de la taxe départementale attribuée au financement spécifique des C.A.U.E.

D'autre part, le projet de loi de finances prévoit la mise en œuvre d'une modification du code général des impôts pour étendre aux Z.A.C. l'assiette de cette taxe départementale.

Nous pensons toutefois que le désengagement de l'Etat pour l'année 1987 ne sera pas compensé sur tout le territoire par les produits financiers tirés de la perception de cette taxe départementale, en particulier dans les régions les plus déshéritées.

Sur ce point, nous pensons, monsieur le ministre, qu'un réaménagement des crédits de votre ministère pourrait contribuer à mieux prendre en compte la variété de la situation financière des C.A.U.E. sur l'étendue du territoire.

Nous savons, monsieur le ministre, que vous approuvez tout ce qui peut aller dans le sens d'un renforcement de la concertation entre les élus, les décideurs et les professionnels de la construction et de l'architecture. Ce renforcement peut seul contribuer à assurer l'optimum de la qualité des constructions architecturales et urbaines.

Au bénéfice de ces observations, monsieur le ministre, le groupe de l'union centriste apportera son soutien et ses voix au vote des crédits du ministère de l'urbanisme et du logement. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste.*)

M. le président. A cette heure, le Sénat voudra sans doute interrompre ses travaux jusqu'à quinze heures. (*Assentissement.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures cinquante-cinq, est reprise à quinze heures cinq, sous la présidence de M. Etienne Dailly.*)

PRÉSIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY, vice-président

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi de finances pour 1987 concernant l'urbanisme, le logement et les services communs.

M. Jacques Descours Desacres, vice-président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le vice-président de la commission des finances.

M. Jacques Descours Desacres, vice-président de la commission des finances. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'apporterai un complément d'information à l'observation que j'ai présentée ce matin à propos d'un téléx du ministère qui avait prévu l'application de dispositions différentes de celles qui avaient été votées par le Parlement.

Je m'étais, bien entendu, référé aux débats du Sénat, puisque c'est au Sénat que cette disposition avait été introduite. Mais, par scrupule de conscience et compte tenu de ce que cette disposition figurait dans le texte de la loi, je me suis reporté aux débats devant l'Assemblée nationale qui ont suivi ceux du Sénat. J'ai constaté qu'effectivement le Gouvernement avait déposé un amendement qui aurait entraîné, s'il avait été voté, les instructions données par l'administration centrale du ministère à ses services, aux préfets et aux services départementaux.

J'ai également constaté que la commission avait « repoussé cet amendement, en estimant que le texte initial était simple et clair et que la création d'un certain nombre de catégories n'était pas justifiée très clairement ».

J'insiste donc à nouveau auprès de vous, monsieur le ministre, pour que la loi soit appliquée telle qu'elle a été votée ; elle est d'ailleurs applicable sans mesure supplémentaire.

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

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je répondrai brièvement aux rapporteurs et aux divers orateurs qui se sont exprimés ce matin, tout particulièrement en ce qui concerne le logement.

Je tiens tout d'abord à remercier M. Durafour, rapporteur spécial de la commission des finances, d'avoir rappelé que ce budget a recueilli le soutien très ferme de la commission et qu'il s'agit d'un bon budget.

MM. Durafour, Bonifay et Balarello se sont inquiétés de la situation financière des H.L.M. Celle-ci n'est en effet globalement pas bonne, et cela pour diverses raisons : contrôles excessifs, y compris en matière de loyers - un tel système

fonctionne pendant quelques années mais, après un certain temps, les difficultés commencent à s'accumuler - logements vacants dans certains organismes, loyers impayés et, quelquefois, gestion plus ou moins défectueuse.

Afin de permettre à ces organismes de jouer pleinement leur rôle, le Gouvernement a arrêté une série de mesures, difficiles mais nécessaires.

Tout d'abord, une plus grande marge de liberté leur sera accordée dans la fixation des loyers. Je précise tout de suite à l'intention de M. Bécart qu'il ne s'agit pas d'une liberté totale bien que de nombreux présidents d'organismes d'H.L.M. de tous bords m'aient demandé de sortir totalement du contrôle des loyers.

Ensuite, le Gouvernement a fait un sacrifice important : le produit des ventes des maisons ou des appartements vendus aux locataires sera affecté aux organismes afin que ceux-ci disposent de fonds propres leur permettant de réhabiliter les logements anciens ou de construire de nouveaux logements. A cela s'ajoutera l'utilisation plus importante des P.L.A. du Crédit foncier de France, dont la quotité limitée à 65 p. 100 pourra être complétée par l'apport de fonds propres provenant de la vente des logements.

Il s'agit, enfin, de la réforme de charges et de l'insertion des frais de gardiennage, qui font partie de la qualité des services rendus aux locataires.

Par ailleurs, l'aide aux offices en difficulté sera maintenue mais non étendue, en application de critères liés à l'endettement.

MM. Durafour, Bonifay et Balarello ont évoqué la situation des accédants en difficulté. Mardi dernier, lors d'une réunion du conseil du crédit, M. Balladur a rappelé les quatre mesures prises ou à prendre.

Ces mesures importantes que je vais évoquer concernent les accédants en difficulté ; tel n'est d'ailleurs pas le cas de tous les accédants de la période 1982 à 1985.

Première mesure : réexamen possible de la durée du prêt et du financement par les banques.

Deuxième mesure : depuis le 22 août, en cas d'impayé, l'A.P.L. pourra être maintenue pendant trente-six mois au lieu de six.

Troisième mesure : refinancement de prêts complémentaires par le 1 p. 100 patronal. Depuis quinze jours, le prêt employeur a été en moyenne doublé ; il s'agit désormais d'un prêt à 3 p. 100 permettant de refinancer des prêts complémentaires pour les accédants en grave difficulté.

Quatrième mesure : rachat par les organismes d'H.L.M. d'appartements ou de maisons que leurs propriétaires seraient obligés de vendre du fait de leur situation. Ces derniers peuvent ainsi redevenir locataires et éviter un déménagement dans des circonstances particulièrement difficiles.

Ces quatre dispositions importantes vont être mises en application dans les jours prochains. Je comprends la frustration de tous ceux qui n'entreront pas dans le champ de ces applications, lorsqu'ils compareront les taux des prêts d'aujourd'hui à ceux d'hier. Pour des raisons de justice et d'équité, je suis bien décidé, comme je l'ai fait cette année avec l'accord de mon collègue des finances, à faire en sorte que ceux qui ont accédé à la propriété dans la période 1981-1984 - période qui n'ouvre pas droit normalement au réexamen total du prêt - bénéficient d'une revalorisation de l'aide personnalisée au logement.

Voilà ce que je tenais à dire sur cette question difficile. Je pense qu'il s'agit là d'améliorations substantielles.

MM. Durafour, Laucournet, Bonifay et Régnauld ont évoqué la réforme des aides à la personne et m'ont demandé d'y associer le Parlement - cela va de soi - mais aussi de voir quelle direction nous prenons en cette matière.

Cette réforme visera d'abord à maîtriser plus étroitement la croissance des demandes d'aide personnelle au logement. Si, chaque année, dans mon budget, 4 milliards de francs supplémentaires doivent être consacrés à l'aide à la personne, c'est autant qui n'ira pas aux investissements pour soutenir l'emploi et améliorer la productivité.

La deuxième orientation consiste à responsabiliser les bénéficiaires en rendant plus effective la notion de dépenses minimum à charge. Voilà quelques jours, dans un organisme d'H.L.M. de l'Ouest que j'ai visité, on m'a précisé que 30 p. 100 seulement du parc locatif étaient habités par des familles complètes, le reste étant composé de personnes seules vivant avec ou sans enfant et bénéficiant de l'A.P.L.

Chacun sait aujourd'hui que, compte tenu des nouvelles situations familiales, un seul revenu est déclaré, même si plusieurs autres complètent les ressources au foyer.

La troisième orientation consiste à moraliser les aides en éliminant les situations choquantes dans lesquelles le taux d'effort sur le logement baisse pour un service rendu amélioré. Combien de fois nous demande-t-on des conventions dans des immeubles d'H.L.M. pour bénéficier de l'A.P.L. au lieu de l'allocation-logement ? Des travaux sont entrepris à concurrence de 70 000 francs à 90 000 francs par appartement, mais le loyer fixé par la suite est plus faible qu'auparavant. Dans aucun pays au monde il n'est possible de créer une telle situation, à l'origine d'inéquités entre locataires.

Telles sont les orientations principales de la réforme de l'A.P.L.

MM. Boileau, Laucournet et Régnauld m'ont interrogé sur les économies d'énergie. Un vaste débat s'est instauré ici avec M. Juppé, je ne le rouvrirai pas. M. Juppé a pris lui-même des engagements sur cette évolution. J'ajouterai simplement que je suis sensible à certains arguments, mais si l'on veut innover on ne peut prolonger sans fin les mécanismes existants. Par ailleurs, il faut être attentif à la révolution fiscale qui va se produire aux Etats-Unis et avoir des conséquences en Europe. Plutôt que de multiplier les déductions spécifiques, ne vaut-il pas mieux réfléchir à des niveaux d'imposition plus faibles permettant aux citoyens d'utiliser librement leur argent sans l'intervention des pouvoirs publics ? Il s'agit d'un débat de fond. Ce n'est pas ici le lieu d'en débattre mais il s'agit d'un problème important qui n'est pas sans conséquences sur nos choix budgétaires et fiscaux.

MM. Rouvière et Laucournet ont évoqué la suppression du fonds spécial de grands travaux. L'Etat, en réintégrant le fonds spécial de grands travaux dans son budget, répond par là même aux rapports souvent sévères de la Cour des comptes sur la débudgétisation et ses conséquences, qui ne sont pas saines. En outre, le poids déjà très lourd des taxes parafiscales sur l'essence ne doit pas être aggravé à l'excès : nous en sommes déjà à douze centimes pour le fonds spécial de grands travaux ; continuer plusieurs années dans ce sens, ce serait aussi augmenter les coûts de production des entreprises et les frais généraux de la nation. Je pense que de telles solutions de débudgétisation, sévèrement condamnées par la Cour des comptes, ne devraient pas être pérennisées.

M. Bonifay, ainsi d'ailleurs que d'autres sénateurs, m'a interrogé sur les programmes de logements pour le budget de 1988. L'effort de l'Etat est en baisse en autorisations de programme mais il est pratiquement constant en crédits de paiement. D'ailleurs, dans son rapport, M. Laucournet a lui-même indiqué que l'Etat a la volonté de maintenir son engagement en 1988 pour assurer la construction d'un nombre suffisant de logements. Je ne comprends d'ailleurs pas très bien les observations de M. Régnauld, qui a invoqué les grandes craintes des locataires. J'ai déjà répondu que les H.L.M. et les différents organismes ne pourront pas, en 1987 et 1988, augmenter en moyenne de plus de 1,5 p. 100 les loyers. D'autre part, le volume de logements aidés est sensiblement identique à celui de l'année 1986 avec un peu plus de prêts locatifs intermédiaires et de P.L.A. du Crédit foncier de France et un peu moins de P.L.A. de la Caisse des dépôts et consignation.

M. Bonifay a parlé aussi de l'évolution des crédits du C.I.V. - comité interministériel pour les villes - J'aurai l'occasion d'y répondre un peu plus tard.

M. Boileau a posé une question au sujet des agences d'urbanisme. Je rappelle que, par rapport aux moyens dont disposent les autres villes, avec la décentralisation et la globalisation des moyens financiers, celles qui disposent d'une agence ont déjà un avantage important par rapport à celles qui n'en ont pas. Il est normal que les agences fassent aussi des efforts de productivité. Mais, connaissant les conséquences que peut avoir, sur certaines agences, l'évolution des crédits budgétaires, je suis décidé à passer des commandes et à orienter des études vers les agences d'urbanisme dans deux secteurs : les conditions de sécurité routière dans les villes et les moyens pour augmenter l'offre foncière.

Pour ce qui concerne le financement des C.A.U.E, la diminution de l'aide de l'Etat, qui avait déjà commencé dès 1984, est justifiée par les prévisions du rendement de plein régime des taxes départementales dans la plupart des départements en 1987 et 1988.

Vous avez évoqué la possibilité d'étendre la taxe aux zones d'aménagement concerté, qui sont actuellement source de travail pour les C.A.U.E. Le Gouvernement ne s'opposerait pas à une telle disposition si elle était proposée par un amendement à l'occasion du prochain collectif budgétaire.

Je crois avoir répondu ainsi à toutes les questions qui m'ont été posées.

Sur les demandes de prévisions d'aménagement du territoire, un débat aura lieu.

A ma grande surprise, monsieur Régnauld, vous dites que les ouvriers seront déçus par ce plan « logement ». S'ils avaient dû être déçus, ils l'auraient été par la formidable hécatombe des emplois dans le secteur du bâtiment et des travaux publics qui a eu lieu dans les années précédentes.

J'étais hier et avant-hier à Lyon. J'y ai rencontré des représentants de l'ensemble des entreprises du secteur du bâtiment et des travaux publics de la région lyonnaise. Tous m'ont demandé de prendre des dispositions, car beaucoup d'entreprises éprouvent des difficultés à retrouver la main-d'œuvre nécessaire, qualifiée et non qualifiée, main-d'œuvre dont elles ont aujourd'hui besoin. Je puis vous fournir la liste des entreprises qui sont dans ce cas.

Des dispositions devront être prises, parce que, sur la seule région parisienne, 40 000 demandeurs d'emploi se disent être du secteur du bâtiment. Il semble qu'il y ait beaucoup de difficultés à mobiliser l'emploi dans ce secteur.

Cela dit, je reconnais que la situation est tout à fait différente selon les régions. Dans certaines régions de France, nous assistons à une reprise très forte alors que dans d'autres la situation reste totalement stagnante.

Cela provient du fait que va se produire dans quelques mois un nouveau phénomène de reconcentration urbaine et, hélas ! d'accélération de l'exode rural, à la fois pour des raisons de politique agricole, mais aussi parce que le développement des services et du secteur tertiaire, particulièrement du tertiaire industriel, qui a besoin d'un environnement technologique de qualité et d'un environnement de formation supérieure, a tendance à se reconcentrer dans les grandes villes. C'est une source d'inquiétude et un élément qu'il ne faut pas négliger dans la politique d'aménagement du territoire.

M. René Régnauld. Je demande la parole.

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

M. René Régnauld. M. le ministre vient de nous dire qu'une partie des entreprises ne trouvent pas, aujourd'hui, la main-d'œuvre qualifiée ou non qu'elles souhaitent. Il a fait la démonstration que, depuis quelques années, notamment depuis les deux dernières années, l'effort fourni par le Gouvernement a conduit à une augmentation de la demande.

Il est regrettable, c'est vrai, que des entreprises ne trouvent pas ou prétendent ne pas trouver la main-d'œuvre nécessaire. Mais je voudrais être sûr, monsieur le ministre, qu'elles font bien l'effort de recruter le personnel nécessaire au respect des engagements qu'elles prennent, au regard des travaux qui leur sont offerts.

Il est possible qu'elles ne trouvent pas la main-d'œuvre nécessaire au niveau de la qualification. Mais alors, il appartient, en particulier aux pouvoirs publics, de réfléchir avec elles et de les aider. Dans les permanences des élus que nous sommes, il ne manque pas de jeunes, il ne manque pas de gens qui défilent pour réclamer du travail, y compris dans le secteur du bâtiment. Il suffit de mettre en place rapidement des stages de formation par l'intermédiaire d'organismes qui existent à cet effet afin de permettre à cette main-d'œuvre qualifiée d'apparaître et d'être disponible pour les entreprises.

Je crains, monsieur le ministre - et là nous devons bien nous comprendre - que les perspectives que dégage le projet de budget pour 1987 ne soient telles que le niveau de l'offre de travail va baisser. Je l'ai indiqué ce matin et d'autres l'avaient dit avant moi. En effet, la pression demeurera forte dans un premier temps du fait des engagements de 1985 et de 1986. Plus de 100 000 logements sont actuellement en commande mais ils ne seront pas réalisés.

Tout à l'heure, monsieur le ministre, vous nous avez indiqué comment vous pensez encourager les organismes à aider les accédants au rachat de leur logement.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Régnauld. Une interruption est normalement limitée à deux minutes.

M. René Régnauld. Je termine, monsieur le président.

J'aimerais que M. le ministre nous dise comment il pense permettre aux organismes de financer les rachats de logement d'accédants à la propriété en difficulté. Plusieurs fois, il a dit un certain nombre de choses sur le sujet et, notamment, qu'il fallait encourager les organismes dans cette voie, mais ceux-ci aimeraient savoir comment ils pourront assurer ce financement.

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

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

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. S'agissant du financement du rachat par les offices d'H.L.M. il existe plusieurs hypothèses, dont l'une est très simple : les organismes d'H.L.M. qui pourront vendre à leurs locataires des appartements et des maisons auront tout à fait la possibilité de réutiliser cet argent pour racheter des logements d'accédants à la propriété en difficulté. C'est ce qui s'appelle la nécessaire flexibilité, souplesse qu'il faut introduire dans toutes les structures de la société française.

Sur un autre sujet, je tiens à rassurer M. Régnauld : le volume de logements aidés sera identique en 1987 à ce qu'il était en 1986. En outre, le volume de logements réalisés par le secteur privé sera en forte augmentation. Globalement, cela se traduira par une augmentation qui portera le nombre de logements construits au-delà de 300 000 logements en 1987 et 1988.

Ce mouvement se fait déjà sentir de façon très forte dans certaines régions de France.

Il est beaucoup moins net dans les régions qui connaissent des difficultés économiques. Je puis vous dire, néanmoins, que la situation de l'emploi dans ce secteur est bien meilleure que les années précédentes. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I. et du R.P.R.*)

M. René Régnauld. Grâce à la politique menée les années précédentes !

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je rappelle que les crédits concernant l'urbanisme, le logement et les services communs seront mis aux voix avec l'ensemble des crédits du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, dont le vote est réservé jusqu'après l'examen des crédits relatifs à l'environnement.

J'appelle maintenant en discussion l'article 72.

EQUIPEMENT, LOGEMENT, AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS

I. - URBANISME, LOGEMENT ET SERVICES COMMUNS

Article 72

M. le président. « Art. 72. - L'article L. 351-3 du code de la construction et de l'habitation est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Toutefois, le barème établi pour les bénéficiaires dont le droit à l'aide personnalisée au logement est ouvert postérieurement au 30 juin 1987 peut être appliqué progressivement selon des modalités définies par voie réglementaire aux bénéficiaires dont les droits ont été ouverts antérieurement à cette date. »

La parole est à M. le président de la commission des finances, sur cet article.

M. Christian Poncelet, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. J'appelle votre attention, monsieur le ministre, mes chers collègues, sur la rédaction de cet article 72, qui donne à l'exécutif un pouvoir rétroactif en l'autorisant à prendre un décret dont nous ne connaissons pas le contenu. Ne serait-il pas possible que, sous une forme à déterminer et que vous voudrez bien nous indiquer, monsieur le ministre, nous ayons

connaissance des intentions du Gouvernement en la matière ? Sans mettre en doute les bonnes intentions du Gouvernement, je suis, pour ma part, assez réservé pour donner un blanc-seing aux rédacteurs d'un décret dont nous ne connaissons pas exactement la teneur. *(Très bien ! sur les travées socialistes.)*

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

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

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur le président de la commission des finances, je compte associer le Parlement - Sénat et Assemblée nationale - à cette réflexion et à cette étude. Il n'est, bien entendu, pas question de prendre des mesures rétroactives, ni pour les accédants à la propriété, ni pour les locataires d'hier, au profit desquels une réévaluation est intervenue le 1^{er} juillet. Il faut d'ailleurs rappeler que, depuis trois ou quatre ans, aucune réévaluation correspondant à l'évolution de l'indice des prix n'avait eu lieu.

L'accession à la propriété repose en partie sur l'A.P.L. Mais, si une adaptation est nécessaire pour les nouveaux candidats, une distinction est à faire entre accédants à la propriété et locataires, tant il est vrai que, pour les locataires, la question est de savoir quel est, par rapport au revenu, le montant minimum de loyer à prendre en compte.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole.

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

M. Robert Laucournet. Monsieur le ministre, votre explication ne nous satisfait pas. Nous avons longuement évoqué ce matin la question : il est entendu que l'aide personnalisée au logement doit faire l'objet d'une réflexion.

Certains abus ont déjà été réglés par voie réglementaire. Je pense, par exemple, aux étudiants ou aux couples non mariés qui, habitant dans un appartement social, présentaient deux demandes d'A.P.L. et réalisaient ainsi un bénéfice sur les loyers qu'ils étaient appelés à verser. Maintenant, les organismes d'H.L.M. demanderont des justifications d'état-civil pour éviter que des abus semblables ne se renouvellent.

Nous devons trouver ensemble des solutions dans les mois qui viennent pour revenir à une harmonisation des aides. Le groupe de travail que vous devez mettre en place pourra d'ailleurs présenter des propositions sur ce point.

Mais pourquoi, aujourd'hui, fin novembre 1986, nous demandez-vous déjà de prévoir ce qui se passera le 30 juin 1987 pour les bénéficiaires dont les droits auront été ouverts antérieurement à cette date ? Prenons les choses une par une ! Réfléchissons sur le problème, créez votre commission de réflexion, associez le Parlement aux études qui seront menées.

Nous sommes tout à fait prêts à vous apporter notre concours, d'autant qu'il s'agit de régler un problème auquel nous sommes confrontés sur le terrain. Mais ne nous invitez pas à prendre dès aujourd'hui, dans le projet de loi de finances pour 1987, des dispositions sur lesquelles nous serons obligés de revenir l'année prochaine après les conclusions de la commission de réflexion et les dispositions qu'aura prises le Gouvernement.

Quoi qu'il en soit, le groupe socialiste votera contre l'article 72. Je me permets, en conclusion, d'attirer l'attention du Sénat sur la responsabilité qu'il prendrait en suivant le Gouvernement sur ce sujet. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées socialistes.)*

M. Christian Poncelet, président de la commission des finances. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances.

M. Christian Poncelet, président de la commission des finances. Sans entrer dans le détail de cet article, je trouve préoccupant, monsieur le ministre, que vous nous demandiez, en novembre 1986, de vous autoriser à faire paraître un décret pour une disposition dont l'application aura lieu après le 30 juin 1987 !

Cela dit, je tiens à vous remercier des précisions que vous nous avez apportées en nous indiquant que vous aviez l'intention de consulter le Parlement. Tous les sénateurs y seront sensibles !

Sans vous faire de procès d'intention, je me demande s'il ne vous serait pas possible, monsieur le ministre, de retirer cet article dont l'inscription dans une loi de finances ne semble pas nécessaire. Une session extraordinaire est prévue en janvier ; s'il y a urgence, vous pourrez toujours nous représenter cette disposition alors. Par ailleurs, la session de printemps s'ouvrant en avril, nous pourrions toujours en discuter à ce moment-là. Le Parlement aura, alors, été consulté et informé, il aura pu faire valoir ses préoccupations, faire connaître ses propositions, et c'est en toute connaissance de cause qu'il pourra légiférer. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

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

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

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Il me semble, monsieur Poncelet, que les barèmes ont toujours été fixés par voie réglementaire. Si une réforme législative doit intervenir, elle sera discutée au Parlement. Mais il ne s'agit pas de cela pour l'instant : nous vous demandons simplement un outil permettant d'appliquer un autre barème pour les nouveaux candidats, à partir du 1^{er} juillet 1987.

Je lisais dernièrement dans la presse une lettre d'un président d'organisme d'H.L.M. qui estimait que le plus critique n'était pas que le Gouvernement ait trop d'audace, mais qu'il manque de courage. Cette réforme de l'A.P.L. tarde depuis plusieurs années parce qu'elle est difficile. J'accepte cependant de m'y atteler avec M. le ministre des finances.

Augmenter de 3 ou 4 milliards de francs les dépenses du budget du logement pour l'A.P.L. en 1987, c'est, en effet, détourner cette somme d'investissements qui nous permettraient d'améliorer la productivité et de soutenir le bâtiment et l'emploi.

Il faut mesurer aujourd'hui la gravité des effets pervers d'un système excessif. J'en donne deux exemples : nous inaugurons tous des foyers, des organismes ou de nouveaux pavillons d'H.L.M. Nous savons parfaitement que des personnes placées dans ces pavillons neufs paient trois fois moins, avec le système de l'A.P.L., que dans des logements anciens et que ces mêmes personnes trouvent d'ailleurs cela stupéfiant.

Second exemple, avec le système des P.A.L.U.L.O.S. ou des aides à la rénovation des immeubles anciens, lorsque l'on fait 70 000 ou 80 000 francs de travaux, le locataire paie moins de loyer avec le système de l'A.P.L. qu'avec celui de l'allocation-logement.

Ce n'est pas tenable ! Le Gouvernement est prêt à étudier ce problème et il vous propose aujourd'hui d'appliquer aux nouveaux ayants droit de nouvelles dispositions à partir du 1^{er} juillet 1987. Je ne vois pas comment nous aurions plus d'informations qu'aujourd'hui en janvier prochain !

C'est la raison pour laquelle je souhaite que le Sénat maintienne cet article, d'autant que - je l'ai dit à plusieurs reprises très clairement - le Parlement sera associé à cette réforme nécessaire et courageuse, qui est une condition pour que notre pays retrouve le chemin de la croissance et de l'emploi.

Si l'on consacre l'année prochaine 3 ou 4 milliards de francs supplémentaires à l'A.P.L., ce seront autant de crédits qui n'iront pas aux routes ou autres investissements nécessaires à la nation.

M. le président. Je vais maintenant mettre aux voix l'article 72.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Laucournet, pour explication de vote.

M. Robert Laucournet. Excusez-moi, monsieur le ministre, de revenir sur ce point, mais, si cette mesure était d'application immédiate - encore que vous ayez la possibilité

de prendre, par arrêté ou par décret, une disposition permettant de la modifier - je le comprendrais ; mais elle s'appliquera dans huit mois ! Nous avons bien le temps, d'ici là, d'étudier le résultat de l'enquête que vous avez diligentée et de prendre des décisions.

Je ne vois pas l'intérêt de cet article. Relisez-le, mes chers collègues. Même s'il faut stopper l'hémorragie de l'A.P.L., je ne comprends pas l'intérêt qu'il y a à faire voter cet article 72, qui ne me paraît pas de circonstance. Le Gouvernement dispose de bien d'autres moyens pour éviter les abus engendrés par l'A.P.L. !

M. René Rénault. Mettez vite en place un groupe de travail !

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

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

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je demande que l'article 72 soit mis aux voix par scrutin public.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 72.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du Gouvernement.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 54 :

Nombre des votants	315
Nombre des suffrages exprimés	287
Majorité absolue des suffrages exprimés	144
Pour l'adoption	198
Contre	89

Le Sénat a adopté.

4

NOMINATIONS A DES ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. Je rappelle au Sénat que la commission des affaires économiques et du Plan a présenté ses candidatures à deux organismes extraparlamentaires. Ces candidatures n'ont reçu aucune opposition pendant le délai d'une heure prévu par le règlement.

En conséquence, elles sont ratifiées et le Sénat désigne :

M. Raymond Brun, en qualité de membre titulaire, et M. Charles-Edmond Lenglet, en qualité de membre suppléant du conseil supérieur de la forêt et des produits forestiers ;

M. Paul Malassagne, comme membre du comité consultatif des courses.

5

LOI DE FINANCES POUR 1987

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1987, adopté par l'Assemblée nationale (nos 66 et 67, 1986-1987).

EQUIPEMENT, LOGEMENT, AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS (suite)

II. - ROUTES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports : II.- Routes et sécurité routière.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Robert Schwint, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi de finances pour 1987 prévoit une augmentation de 7,94 p. 100 par rapport au budget précédent pour le développement et l'entretien des infrastructures routières, soit une enveloppe de 8 522 millions de francs, fonds spécial de grands travaux compris.

Ce projet de budget est caractérisé par deux priorités que l'ensemble de notre assemblée ne peut qu'approuver : d'abord, la volonté de soutenir l'activité des travaux publics, en consentant un effort très sensible en faveur du développement du réseau routier ; ensuite, un souci de vérité des comptes publics, avec une rebudgétisation des crédits du F.S.G.T.

Comme le précise plus en détail mon rapport écrit, je veux souligner l'effort qui sera réalisé, d'abord en matière de développement du réseau routier, puis pour l'entretien de ce réseau et, enfin, en faveur de la sécurité et de la circulation routière.

Le réseau routier national comprend actuellement - je vous le rappelle - 6 000 kilomètres d'autoroutes et 28 000 kilomètres de routes nationales. Le maillage du réseau autoroutier proposé par le schéma directeur routier, adopté le 13 avril 1984, porte à 6 250 kilomètres la longueur totale des autoroutes de liaison auxquels s'ajoutent 2 260 kilomètres de prolongements d'autoroutes et 6 900 kilomètres d'autres grandes liaisons d'aménagement du territoire. La loi de plan pour 1984-1988 prévoit l'engagement de 500 kilomètres d'autoroutes pour cette période.

Les dotations pour la construction des autoroutes augmenteront de 38,5 p. 100 par rapport à 1986. Il est vrai que la loi de finances initiale de 1986 comportait une baisse de 43,2 p. 100 des autorisations de programme. Ainsi, en 1987, un peu plus de 200 kilomètres d'autoroutes pourront être mis en chantier, contre 295 kilomètres entre 1984 et 1986, et 165 kilomètres de sections d'autoroutes pourraient être mis en service.

Si l'évolution moyenne des tarifs des péages est restée nettement inférieure à l'inflation depuis 1974, la politique d'harmonisation et le blocage des tarifs ont provoqué quelques déficits dans les comptes des sociétés. Le Gouvernement s'emploie aujourd'hui à les réduire tout en poursuivant une politique d'harmonisation tarifaire qui nous paraît indispensable.

Les autorisations de programme pour les investissements routiers ne progressent, pour leur part, que de 5,7 p. 100, afin de respecter les engagements des contrats Etat-région et autres plans.

Grâce à la loi du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification, les régions ont pu manifester tout leur intérêt pour l'équipement en infrastructures routières, facteur de désenclavement et de développement économique, en ajoutant toutes, à la seule exception de l'Alsace, aux contrats de plan avec l'Etat un contrat particulier « routes » en 1984 et 1985. Les engagements de l'Etat ont été intégralement respectés pendant les trois premières années du Plan et ils le seront également en 1987.

J'en viens à l'entretien du réseau routier. L'ancienneté de ce dernier s'accommode mal du passage des véhicules lourds et du gel, vous le savez tout autant que moi. Aussi les crédits d'entretien du réseau routier national augmentent-ils de 6,5 p. 100, soit une enveloppe de 2 081 millions de francs, afin de répondre aux priorités suivantes : l'entretien des autoroutes non concédées et des voies rapides, notamment à la sortie des principales agglomérations ; l'entretien préventif des routes nationales renforcées depuis 1969 ; l'entretien curatif minimal en attendant la réalisation de renforcements ; l'entretien des ouvrages d'art, l'augmentation de 2 p. 100 de ces crédits permettant tout au plus de maintenir les travaux en volume ; le renforcement et les grosses réparations des ouvrages d'art, notamment des ponts suspendus, en augmen-

tation de 35,7 p. 100 ; enfin, le maintien des moyens nécessaires à l'entretien du réseau national et à la viabilité hivernale par les parcs et les centres autoroutiers.

Le troisième point concerne la sécurité et la circulation routière. Les dotations à la direction de la sécurité et de la circulation routière augmentent de 19,6 p. 100 en crédits de paiement et de 25,3 p. 100 pour les autorisations de programme.

Les actions menées en faveur de la sécurité routière, dont vous connaissez les principaux traits, comportent, comme le rappelle d'ailleurs fort opportunément le rapport de notre collègue M. Braconnier, un renforcement des chaussées, la suppression des points dangereux, les enquêtes R.E.A.G.I.R. - réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier - pour lutter contre les accidents graves de la circulation ; tout cela est complété par une politique contractuelle, l'Etat subventionnant les collectivités locales qui s'engagent à réduire d'au moins 10 p. 100 - c'est l'opération « Objectif moins 10 p. 100 » - les accidents corporels sur leur territoire.

Ajoutons à ces actions la réforme de la formation des conducteurs, notamment des conducteurs de moto, et l'expérience, développée dans vingt départements, de conduite accompagnée pour les jeunes de seize ans et plus. La sévérité s'accroît dans la répression de la conduite en état d'ébriété. Enfin, le contrôle technique des véhicules est renforcé.

Tout cela doit nous réjouir. Le bilan des actions en matière de sécurité routière est d'ailleurs encourageant. En effet, de 1981 à 1985, le nombre des accidents corporels a diminué de 18 p. 100, celui des blessés de 17 p. 100, celui des morts de 14 p. 100. Le taux d'accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus, qui était de 57 sur le réseau national en 1971, n'était plus que de 19,5 en 1985.

Le nombre de tués par accidents de la route en 1985 est redescendu à son niveau de 1964, alors que, dans la même période, la circulation a triplé. Les 10 447 morts sur les routes de l'année dernière marquent une diminution intéressante par rapport aux chiffres passés, mais montrent aussi combien le résultat reste dérisoire.

Pour les quatre premiers mois de 1986, on note cependant une progression de 9 p. 100 des tués. Les efforts que nous consentons, et que nous devons poursuivre, ne doivent pas non plus nous faire oublier que d'autres pays - les Etats-Unis, la Suède, le Japon - offrent une sécurité routière bien supérieure à la nôtre.

M. Marc Lauriol. On y roule moins vite !

M. Robert Schwint rapporteur spécial. C'est vrai !

Comme le souligne, d'ailleurs excellemment, notre collègue M. Michel Barnier dans sa proposition de loi d'orientation sur la sécurité routière, que j'ai examinée avec intérêt et dont j'approuve totalement les motivations et les options - mesures de prévention, notamment, mais aussi possibilité d'une mise en service du « permis à points » - « la sécurité des transports ne doit pas seulement être un objectif souhaitable mais une réalité ». Elle doit constituer, selon nous, une grande ambition nationale.

Nous ne pouvons plus tolérer dans notre pays, même si leur nombre va en diminuant, 191 096 accidents corporels, 270 745 blessés et 10 447 tués, comme je l'ai souligné voilà un instant.

Nous ne pouvons plus admettre ces longues listes de morts du samedi soir, des week-ends de Pâques, de la Pentecôte et de la Toussaint.

Nous ne pouvons plus supporter que notre société banalise à ce point les accidents meurtriers de la route.

C'est pourquoi il nous paraît indispensable de prendre toutes les mesures pour réduire cette hécatombe qui coûte si cher à la nation, qui coûte en vies humaines particulièrement chez les jeunes, qui coûte en handicaps et souvent pour toute la vie, qui coûte cher enfin à notre société.

Une estimation financière, que j'ai trouvée dans l'excellent rapport du conseil général des Ponts et chaussées, avance un chiffre, que je vous livre, mes chers collègues, de 27 milliards de francs pour 1982, qui représente à peu près le coût social des accidents de la route, soit plus que le montant total des investissements réalisés sur toutes nos routes par toutes les collectivités de notre pays. A mes yeux, il est donc nécessaire et même urgent de réduire tous ces chiffres dramatiques.

En matière de circulation routière, les plus graves difficultés proviennent traditionnellement des grandes migrations saisonnières, qui font l'objet chaque année d'enquêtes et d'études approfondies et de nouveaux dispositifs tels les itinéraires *bis*, l'information routière, l'opération Palomar, etc. De même, les migrations quotidiennes aux heures de pointe sur les voies rapides urbaines font l'objet de mesures d'équipement et de modernisation de ces réseaux particuliers.

Enfin, l'information routière se développe grâce à une centralisation et une informatisation des données locales de la circulation, grâce à la participation aux magazines Télétel et Antiope, à la mise en place depuis 1985 des points Inforoute sur le réseau autoroutier et à une collaboration étroite avec les stations décentralisées de Radio-France.

Avant de conclure, je ne saurais trop vous recommander la lecture du rapport que j'ai déjà cité et qui s'intitule « Coût des transports par route pour la collectivité ». Il est le résultat des réflexions d'un groupe de travail présidé par M. l'ingénieur général Paul Josse, et il contient d'excellents renseignements.

Si le budget des routes que nous examinons aujourd'hui s'élève modestement à 8,5 milliards de francs, la charge nette au coût du marché des transports par route était globalement de 439 milliards de francs en 1981, chiffre énorme qui suppose, monsieur le ministre, comme le souligne d'ailleurs ce rapport, que l'on s'oriente assez vite vers un compte satellite - au sens de la comptabilité nationale - du transport et des déplacements utilisant la route. Il donnerait peut-être un meilleur aperçu de tout ce que coûte à la nation le véritable budget des routes en France.

En conclusion de ce rapport, mes chers collègues, j'indique que la commission des finances, réunie sous la présidence de M. Christian Poncelet le 28 octobre dernier, vous propose à l'unanimité l'adoption des crédits des routes et de la sécurité routière pour 1987. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Braconnier, rapporteur pour avis.

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (*routes et voies navigables*). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce projet de budget pour 1987 concernant les routes constitue pour la commission des affaires économiques une source de satisfaction. Encore conviendrait-il, monsieur le ministre, que vous nous apportiez quelques précisions importantes pour que l'ensemble puisse être parfaitement cohérent.

Ce projet de budget est d'abord une source de satisfaction. En effet, si l'on considère qu'il se situe dans un contexte de politique de rigueur, la progression sensible des crédits de paiement et des autorisations de programme prouve que le Gouvernement a conscience de l'importance de l'équipement routier national pour l'économie du pays et qu'il a la volonté de recentrer la mission de l'Etat en ce domaine.

L'année 1987 s'annonce comme un exercice plutôt favorable pour les investissements routiers de l'Etat. Grâce à un effort notable de rebudgétisation, la mise en extinction du F.S.G.T. ne devrait pas peser - tant s'en faut - sur l'évolution des crédits en 1987.

Ainsi, l'effort de l'Etat - loi de finances et ce qu'il reste du F.S.G.T. - en faveur du réseau routier national sera singulièrement accru en 1987.

Permettez-moi à cet égard, monsieur le ministre, de vous poser une question. Les autorisations de programme, qui ont augmenté, constituent, on le sait, une promesse qui ne peut qu'être échelonnée sur plusieurs exercices. Pouvez-vous nous donner l'assurance que ces autorisations de programme se traduiront, dans des exercices futurs mais rapprochés, par des crédits de paiement ?

Aujourd'hui, les moyens de transport, les routes en particulier, sont devenus un paramètre essentiel du développement économique.

Les réseaux de communication peuvent valoriser l'économie lorsqu'ils facilitent la circulation des personnes, des produits ou des biens, mais ils peuvent aussi pénaliser des régions entières lorsqu'ils ne sont pas adaptés aux besoins des utilisateurs.

Ce projet de budget devrait donc répondre à deux impératifs urgents : d'une part, rattraper les retards d'équipement accumulés depuis quelques années sur le réseau national ;

d'autre part, privilégier l'investissement pour préparer l'avenir - un avenir très proche - car, avec le développement des échanges internationaux, la France peut, à condition de s'en donner les moyens, devenir la plaque tournante de l'Europe.

Les efforts consentis vont dans ce sens et l'année 1987 sera marquée - vous l'avez déclaré ce matin - par une forte accélération du programme autoroutier : quelque 200 kilomètres devraient être mis en chantier, alors que, ces trois dernières années, le rythme n'était que de 100 kilomètres en moyenne par an.

Cependant, une incertitude plane encore concernant l'enveloppe des prêts du F.D.E.S. consacrés à ce programme. Pourriez-vous, si ce conseil supérieur s'est réuni, nous donner des assurances sur l'enveloppe qui sera consacrée aux autoroutes ?

Si nous pouvons nous féliciter de l'augmentation globale des kilomètres d'autoroute programmés - nous notons avec satisfaction que les crédits autoroutiers permettront, par exemple, l'achèvement des dernières sections de l'autoroute A 26, Calais - Nordausques, au Nord-Ouest, et la deuxième tranche Laon - Reims - il convient toutefois de s'interroger sur le problème de l'achèvement du raccordement des sections autoroutières ainsi que des grands axes.

En effet, bien que la totalité de l'axe Calais - Reims semble pouvoir être mise en service à la fin de 1989, conformément aux engagements pris, nous ne savons toujours pas à quelle date l'autoroute A 26 sera raccordée à Dijon, c'est-à-dire vers les autoroutes A 6 et A 7 pour faire un maillage et une liaison complète Nord-Sud. En effet, vous le savez, monsieur le ministre, l'autoroute A 26 est la première transversale évitant Paris.

Il nous semble donc prioritaire de prévoir rapidement un échéancier d'achèvement des autoroutes pour favoriser une amélioration du trafic, en évitant les coupures, les effets d'entonnoir, surtout lorsqu'il s'agit d'autoroutes transversales, et rentabiliser ainsi l'investissement autoroutier.

N'est-il pas préférable, dans le cadre d'une politique cohérente d'aménagement du territoire, de mener une opération de bout en bout plutôt que d'effectuer - j'en comprends les raisons - un « saupoudrage » de tronçons ? L'exemple du non-achèvement de l'autoroute A 31 au nord de Dijon est à cet égard trop significatif.

Vous souhaitez, monsieur le ministre, donner un nouvel élan à l'aménagement du territoire, élan qui est devenu plus que nécessaire, nous en sommes tous conscients.

Ainsi ce projet de budget prévoit d'assurer les engagements pris par l'Etat vis-à-vis des régions.

Parallèlement, vous souhaitez compenser la suppression des aides directes aux entreprises par une valorisation de leur environnement, c'est-à-dire par un renforcement des infrastructures de communication.

Cette logique semble mieux adaptée aux exigences d'une économie dynamique, car elle répond au besoin de modernisation des équipements tout en assurant une activité accrue aux entreprises de travaux publics.

Mais pouvez-vous nous garantir, monsieur le ministre, que les sommes consacrées à l'aménagement des infrastructures de transport correspondront aux crédits réservés antérieurement à ces aides directes ?

Par ailleurs, les régions pourront-elles bénéficier de taux différents, qui tiennent compte de leurs difficultés économiques, de leurs spécificités, pour permettre un juste rééquilibrage entre elles ?

Il ne faudrait pas perdre de vue que la solidarité nationale doit s'exercer au profit des régions les plus défavorisées, faute de quoi nous risquons, à terme, de voir apparaître des zones totalement démunies, des déserts économiques avec toutes les conséquences dramatiques que cela entraîne sur les plans social et humain.

En cette période de mutation, si j'ose dire, de la notion d'aménagement du territoire, on se rend compte qu'il est parfois difficile de définir les participations respectives de l'Etat et des régions en matière de financement.

L'exemple de Lyon illustre parfaitement cette ambiguïté. En effet, chacun sait que Lyon - cette ville n'est pas située dans ma région, je suis d'autant plus libre pour en parler - est pénalisée par la traversée d'une autoroute, qui supporte le trafic quotidien de proximité et le trafic international. Or

l'Etat demande à la région une très importante participation pour financer le contournement de l'agglomération. Bien qu'il s'agisse d'une opération d'intérêt régional, celle-ci revêt néanmoins un intérêt national, voire international. Il semble donc nécessaire de définir rapidement les compétences financières de l'Etat et des régions en ce domaine, en tenant compte de certains critères.

Les grands projets internationaux tels que la liaison fixe transmanche ont fait l'objet de contrats particuliers « routes » signés en 1984 et 1985 entre l'Etat et les régions Nord - Pas-de-Calais, Picardie et Haute-Normandie. Ces contrats avaient pour objectif d'aménager les routes d'accès à Transmanche ; malheureusement, à ce jour, il ne semble pas qu'il y ait - mais cela tient peut-être au fait qu'actuellement l'accord Transmanche n'a pas été ratifié par les Parlements français et britannique - une définition réelle du programme. Pouvez-vous nous préciser, monsieur le ministre, quel sera le calendrier de ces opérations et surtout leurs modalités de financement ?

J'en viens à une autre préoccupation relative à l'aménagement du territoire et aux routes.

Des études récentes tendent à démontrer que le développement des échanges internationaux va, à très court terme, créer un besoin de zones de stockage susceptibles d'apporter un complément d'activité dans certains points particulièrement bien situés par rapport au « maillage » des voies de communication.

Il s'agit - on en parle depuis longtemps - des « plates-formes intermodales » qui intéressent les entreprises de transport. Or, il ne semble pas que ce point ait été retenu pour l'élaboration du projet de budget pour 1987. Quelle est votre position, monsieur le ministre, à propos du financement de ces « plates-formes intermodales » ?

La poursuite des grands programmes spéciaux - plan routier breton, plan routier Massif central, programme Grand Sud-Ouest - contribue au désenclavement de régions particulièrement difficiles d'accès.

Toutefois, le Massif central pose encore d'immenses problèmes pour la traversée nord-sud et est-ouest, ce qui assurerait deux liaisons, l'une nord-sud et l'autre de l'Europe de l'Est vers la façade atlantique. Je n'en ignore pas les difficultés.

L'amélioration des infrastructures passe aussi par un effort nécessaire en faveur des renforcements coordonnés afin, notamment, d'éviter que, pendant la période des barrières de dégel - Dieu sait s'il y en a dans notre pays ! - ne soient pénalisées ni les entreprises de transport ni l'ensemble des entreprises, du producteur au consommateur.

Pour éviter des situations telles que celle que nous avons connue l'hiver 1985, qui s'est soldée par près de deux milliards de francs de pertes pour les professionnels du transport et pour d'autres encore comme les transporteurs intégrés, il conviendrait que l'Etat tienne scrupuleusement ses engagements quant à l'achèvement, avant la fin de 1988, si possible, de la mise hors gel de la totalité des routes nationales supportant un trafic quotidien de plus de six cents poids lourds.

Qui dit routes dit, bien entendu, sécurité routière ; mon collègue M. Schwint a excellemment évoqué ce point tout à l'heure. Il est bien évident que les investissements routiers peuvent être un facteur de diminution des risques ; ils contribuent surtout à améliorer la qualité de la circulation, mais pas toujours celle de la sécurité routière.

Les dotations inscrites au titre de la direction de la sécurité et de la circulation routières traduisent une augmentation très sensible des dépenses ordinaires et des crédits d'équipement. On ne peut donc que se féliciter du bilan des actions conduites en matière de sécurité routière et des crédits qui y sont affectés.

Je n'énumérerai pas les neuf grands axes de la politique de sécurité routière. Ces mesures, dont certaines ont été prises depuis plusieurs années, se sont révélées efficaces puisqu'on a noté, en dix ou douze ans, une diminution sensible du nombre des accidents corporels malgré - on l'a évoqué - une constante augmentation de trafic ; cela dit, on enregistre une tendance à la reprise des accidents depuis quelques mois.

Pourtant, en matière de sécurité routière, on ne peut jamais être totalement satisfait et nous devons toujours aller plus loin dans le sens de la prévention. Aussi nous semble-t-il nécessaire de sensibiliser les enfants dès leur plus jeune âge.

Les notions de sécurité pourraient entrer - cela se fait, d'ailleurs - dans les programmes scolaires, dans le cadre de l'instruction civique. Cela suppose que des sessions de formation soient organisées en faveur des enseignants, notamment dans les écoles normales, ainsi que cela a été fait pour l'informatique. Pourquoi pas ?...

En ce qui concerne la responsabilisation des conducteurs, j'ai proposé, en 1973, la création du « permis à points » dit « permis peau de chagrin ». Cette formule, qui a l'avantage d'avertir plutôt que de réprimer, est déjà pratiquée dans différents pays d'Europe, au Canada, aux Etats-Unis et au Japon. Elle semble bien acceptée par les conducteurs.

Dernièrement, nous avons assisté à une campagne de sensibilisation en faveur du port de la ceinture de sécurité. Ce port est obligatoire et son défaut est sévèrement réprimé. Compte tenu du nombre d'accidents corporels graves que cette législation permet d'éviter, peut-être serait-il souhaitable d'inciter davantage les automobilistes à boucler leur ceinture de sécurité en équipant les véhicules de ceintures plus confortables,...

M. Marc Lauriol. Ah oui !

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. ... de systèmes plus pratiques qu'ils ne le sont à l'heure actuelle.

M. Marc Lauriol. Il serait temps d'y penser !

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. J'évoque le port de la ceinture en ville, notamment pour certains agents commerciaux qui sont obligés de la « boucler » - passez-moi l'expression - et de la déboucler très souvent.

Peut-être une recherche pourrait-elle être entreprise par nos chercheurs, par nos scientifiques ; je me permets de vous faire cette suggestion.

De même, dans le domaine de l'incitation à la recherche, on se rend compte de plus en plus souvent que l'alcoolisme n'est plus l'unique fléau de la route. Il existe des médicaments, des tranquillisants, des euphorisants, des drogues, hélas ! qui agissent sur les réflexes des conducteurs.

M. Marc Lauriol. Exactement !

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Aussi pourrait-on entamer des recherches - je suppose que nous disposons déjà d'études dans ces domaines - pour mettre au point un test unique qui permette de savoir à partir de quel point les réflexes du conducteur ne sont plus normaux et présentent un réel danger sur la route.

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce projet de budget pour 1987, en nette progression par rapport à celui de 1986, montre votre volonté de doter le pays de moyens de communication modernes, qui répondent aux besoins de la nation en matière d'équipement et de sauvegarde de l'emploi, de prévention et de sécurité routières. De plus, l'effort consenti en ce domaine peut permettre à la France d'être un exemple à l'échelon international.

La France est le troisième exportateur mondial de B.T.P. ; son expérience est assez diversifiée et importante pour intéresser d'autres pays.

Une situation économique forte à l'intérieur d'un pays, pour un marché donné, est nécessaire afin de permettre les exportations. Je pense que l'action qui est menée favorisera leur développement dans ce domaine.

Privilégier les investissements routiers, c'est participer à l'amélioration de notre score à l'intérieur et à l'extérieur du pays. C'est pourquoi, après avoir présenté ce rapport à la commission des affaires économique et du Plan, qui l'a adopté, je vous propose, mes chers collègues, d'approuver le budget qui nous est soumis. (*Applaudissements.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 6 novembre 1986 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe du rassemblement pour la République, six minutes ;

Groupe de l'union centriste, cinq minutes ;

Groupe socialiste, cinq minutes ;

Groupe communiste, cinq minutes.

La parole est à M. Boileau.

M. Roger Boileau. Monsieur le ministre, il m'est agréable de souligner, à l'occasion de l'examen du budget de 1987, l'effort important que, sous votre autorité, votre ministère a entrepris pour l'amélioration du réseau routier de notre pays.

J'avais l'intention de présenter un rapide bilan mais, compte tenu du temps qui m'est imparti, je vais tout de suite attirer votre attention sur un problème qui, malheureusement, n'a pas été évoqué, mais qui demeure au premier rang des préoccupations des Lorrains, dans le cadre du rattrapage des équipements prévu depuis plusieurs années : je veux parler de la route nationale 4.

L'axe Strasbourg-Nancy-Paris revêt, pour notre région, une importance capitale.

Je n'ai pas l'intention de rappeler ici toutes les déclarations ministérielles qui prévoyaient une réalisation rapide de ce projet. C'est ainsi que, en 1970 déjà, l'un de vos prédécesseurs au ministère de l'équipement déclarait : « Il y a tout lieu de penser que la mise à quatre voies de la R.N. 4 sera menée à bien à une date proche de l'achèvement de l'auto-route de l'Est. » Cette autoroute a été inaugurée voilà plus de dix ans...

Ce qui est dramatique, c'est que la R.N. 4 est incontestablement l'une des plus meurtrières de France. Il ne se passe guère de semaine sans que la presse ne se fasse l'écho d'accidents souvent mortels et la population est de plus en plus scandalisée par la lenteur d'un aménagement dont l'utilité est évidente. Déjà, voilà quelques années, la presse locale titrait : « Quand prendra fin cette hécatombe ? » On ne peut rester sans intervenir face à une situation pareille.

Personne n'a oublié les polémiques qu'a soulevées en 1970 le tracé de l'autoroute A 4, mais tel n'est pas l'objet de mon propos.

Malgré les incessantes interventions et les multiples mises en garde des élus locaux et départementaux, un tracé aberrant avait été retenu et ce qui devait arriver est arrivé : après plusieurs années d'exploitation, le bilan financier est catastrophique.

En d'autres termes, l'autoroute A 4 n'a pas « décongestionné » la R.N. 4. Le trafic sur cette route est considérable. Il se caractérise par sa régularité tout au long de l'année : pas de creux ni de pointes à signaler à une quelconque période. La portion de route la plus chargée se situe en Seine-et-Marne, avec 24 000 véhicules par jour.

Mais, surtout, ce qui différencie la R.N. 4 de toutes les autres routes nationales françaises, c'est le fort pourcentage de camions qui l'empruntent : de 25 p. 100 en Seine-et-Marne à 35 p. 100 dans la Marne et en Meuse, la moyenne nationale se situant aux alentours de 15 p. 100.

Deux chiffres sont particulièrement éloquentes : chaque jour, 14 000 véhicules empruntent la R.N. 4 entre Vitry-le-François et Saint-Dizier ; dans le même temps, sur un itinéraire parallèle entre Châlons et Verdun, on n'enregistre que 6 000 passages.

S'il ne s'agissait que de commodités ou de rapidité, il n'y aurait que demi-mal, mais comme je l'indiquais au début de mon intervention, la saturation de la R.N. 4 aboutit à une hécatombe : entre 1978 et 1982, 2 237 victimes, dont 213 tués, sans compter des milliers de blessés, de handicapés et même de décès survenus plusieurs mois après l'accident et qui ne sont pas comptabilisés dans les statistiques. Dans 40 p. 100 des cas, il s'agit de collisions frontales qui, bien entendu, n'auraient pas lieu avec la mise à deux fois deux voies.

Par ailleurs, il convient de noter l'importance économique de cette artère. C'est un axe essentiel pour le transit entre la région parisienne et l'Est de la France ; il avait donc fait l'objet d'un programme global de mise à quatre voies auquel la région avait décidé de participer dans le cadre du programme routier cofinancé au titre du P.A.C. R.N. 4.

Cette participation a été confirmée lors de l'adoption du Plan et du contrat de plan. Toutefois, on note avec regret un retard important dans la réalisation des ouvrages, en particulier entre la région parisienne et le département de la Meuse.

Ce qui importe, sur le plan économique et humain, c'est la réalisation complète du tracé entre Strasbourg, Nancy et Paris. Or, jusqu'à présent, chacun se renvoie la balle. La région répond qu'elle accompagne les crédits d'Etat et celui-ci, quand je l'interroge, me renvoie à la région.

Il est urgent de coordonner nos efforts. Il est indéniable que c'est l'Etat qui assure la maîtrise d'ouvrage de toutes les opérations et qu'à ce titre il décide de la programmation du déroulement des chantiers, de l'approbation des caractéristiques techniques des ouvrages et que les fonds de concours de la région sont mis en place à la demande de la direction des routes. La région a toujours honoré ses engagements.

Actuellement, deux opérations sont en voie d'achèvement : la déviation de Stainville et l'achèvement complet à deux fois deux voies du contournement de Toul. En revanche, nous n'avons pas obtenu satisfaction sur l'accélération du secteur Ludres-Hudiviller, qui constitue un étranglement extrêmement dangereux. Pas de réponse sur la poursuite des opérations entre Lunéville et Strasbourg et, malgré mes interventions et celles de M. le président Rausch, nous n'avons obtenu aucune réponse sur la partie hors région.

En effet, au conseil régional, par l'intermédiaire de son président, j'avais fait demander voilà deux ans à votre ministère de nous communiquer l'échéancier prévisionnel du doublement de la R.N. 4, des déviations et des voies de contournement sur l'ensemble du tracé. A ce jour, nous n'avons pas eu de réponse. Je me dois également de signaler les nombreuses interventions de M. Rossinot, ministre chargé des relations avec le Parlement et maire de Nancy.

La Lorraine, monsieur le ministre, traverse une période particulièrement difficile ; nous faisons de gros efforts pour y faire face. Nous avons aussi des atouts : situation géographique, population sérieuse et stable. Mais nous avons besoin de superstructures.

Plus les années passent, plus nous sommes sensibilisés à la réalisation de cette liaison naturelle et historique : Strasbourg-Nancy-Paris. Nous évoquons ce problème avec, parfois, une certaine lassitude, mais surtout avec de plus en plus d'irritation. Il convient que l'Etat respecte scrupuleusement ses engagements.

En vous demandant, monsieur le ministre, de prendre en considération ce dossier particulièrement urgent, nous ne sollicitons pas une faveur, mais nous demandons simplement le respect des engagements pris. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste.*)

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

M. Jean-Luc Bécart. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, cette année, le budget des routes et de la sécurité routière est séparé du budget des transports. Il est indéniable qu'il bénéficie d'un traitement plus favorable que celui qui a été appliqué aux autres modes de transport.

En apparence, ce budget bénéficie d'une forte augmentation. En réalité, si l'on tient compte du fait que les crédits du F.S.G.T. - Fonds spécial de grands travaux - débudgétisés en 1986, ont été pour la plus grande part rebudgétisés cette année, l'augmentation apparaît beaucoup plus faible. Ainsi, en tenant compte du F.S.G.T., on s'aperçoit que les moyens d'investissement ne progresseront que de 2,9 p. 100 en volume, ce qui revient à une quasi-stagnation.

Malgré cela, l'effort en faveur des routes mériterait d'être favorablement apprécié s'il avait réellement pour objet d'améliorer sensiblement la sécurité routière. Chaque année, les accidents de la route, avec plus de 10 000 morts et plus de 200 000 blessés, coûtent 27 milliards de francs à la collectivité. Malheureusement, le financement accéléré des routes a surtout pour objectif un financement des transporteurs internationaux et, indirectement, des grands chargeurs européens.

Le critère des efforts consentis est davantage la constitution du grand marché européen pour 1992 que la sécurité des usagers. La déréglementation routière est déjà largement engagée depuis l'adoption de règlements de la C.E.E. qui vont favoriser la pénétration de routiers étrangers sur le marché national.

L'entrée en vigueur, le 29 septembre, de la nouvelle réglementation européenne, qui augmente les temps de conduite et réduit la durée de repos des chauffeurs routiers, va aggraver les conditions de travail de la profession et accroître les dangers d'accidents.

Le Conseil économique et social a publié un rapport fort intéressant, paru au *Journal officiel* du 12 novembre, au sujet du transport des matières dangereuses. On y montre, concernant les transports terrestres, que la route transporte

70 p. 100 du tonnage des matières dangereuses. On a déploré, en 1984, 192 accidents, qui ont fait de nombreuses victimes et qui ont causé des dégâts considérables.

Sans vouloir créer une psychose dans la population, monsieur le ministre, il devient indispensable de prendre des mesures de prévention accrues. Le rapport du Conseil économique et social faisait état de la remarque suivante : « Ce sont les contrôles qui sont les garants de la sécurité. Les contrôleurs sont trop peu nombreux et, pour certains d'entre eux, auraient besoin d'une formation plus spécialisée. »

« Le renforcement en nombre concerne d'abord les contrôleurs terrestres dépendant du ministère des transports, très compétents, au nombre de 330, ce qui apparaît d'autant plus insuffisant qu'ils sont de plus en plus utilisés à l'instruction des forces de police.

« La pénurie concerne également les douaniers, qui sont chargés du contrôle des camions étrangers (...). Il est clair en effet que le non-respect de la réglementation est une cause importante d'accidents, dont 40 p. 100, il faut le rappeler, sont dus à une erreur humaine. Or, les routiers pour les matières dangereuses travaillent en moyenne cinquante heures par semaine et les horaires, pour certains internationaux, peuvent être nettement supérieurs. »

Comment M. le ministre des transports répond-il à cette alarme fondée sur un constat lucide ? En envisageant la suppression du corps des contrôleurs terrestres ! Comment peut-on faire croire, dans ces conditions, à la volonté gouvernementale d'améliorer la sécurité des Français ?

Le budget prévoit, en outre, une forte extension du réseau autoroutier, qui est plus sûr, à l'heure actuelle, que les routes. Cependant, les péages sont dissuasifs et ils devraient, selon nous, être supprimés. A ce propos, je ne peux m'empêcher de faire remarquer, à l'heure où le projet de réalisation de prisons privées est à l'ordre du jour du Parlement, à quel point on trompe les Français en essayant de leur faire croire que l'appel au privé permet de réduire les coûts et d'alléger les charges de l'Etat. C'est sous ce faux prétexte que la privatisation des concessions d'autoroutes a été mise en œuvre à partir de 1969, à l'initiative - soulignons-le - de l'actuel ministre de la justice. En définitive, elle n'a fait qu'alourdir un peu plus les factures acquittées par l'Etat et les contribuables.

Les entreprises privées, en échappant aux contraintes subies, à juste titre, par les sociétés publiques et en majorant leurs prix de façon exorbitante, ont obtenu des surprofits à la construction. Pour rembourser leurs emprunts, elles ont dû augmenter les péages afin de se retrouver finalement, comme chacun sait, en déficit. L'Etat ayant garanti les emprunts, c'est lui qui a comblé les déficits des concessions privées.

Voilà, mes chers collègues, une illustration parmi d'autres de ce qui se cache derrière les proclamations modernistes de la droite dite libérale, à savoir la recherche à tout prix du profit, y compris au détriment de la sécurité et de l'intérêt général.

Monsieur le ministre, dans ces conditions, le groupe communiste votera contre le budget qui lui est présenté. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Jacques Oudin. Monsieur le ministre, je souhaiterais attirer votre attention sur trois problèmes : la réactualisation du schéma national des autoroutes, l'enclavement de la Vendée et l'évolution des accidents de la route dont on a déjà parlé à cette tribune.

Premier problème : le schéma national des autoroutes, qui a été adopté en janvier 1986 par le précédent gouvernement.

Par rapport au schéma précédent, près de 1 500 kilomètres d'autoroutes ont disparu. Or, vous connaissez l'importance d'un réseau autoroutier pour l'aménagement du territoire ; cela est également vrai pour le réseau des trains à grande vitesse ou les liaisons aériennes.

Vous avez annoncé, voilà quelques semaines, que le rythme de construction des autoroutes passerait de 100 à 180 kilomètres par an. Bien que nous soyons encore loin du rythme que nous avons connu voilà dix ans, avec 500 à 600 kilomètres d'autoroutes mis en service chaque année, cet effort mérite d'être salué et soutenu.

Le schéma national présente toutefois deux insuffisances.

Tout d'abord, le réseau autoroutier français est encore largement insuffisant si nous le comparons, en particulier, à ce qui existe chez nos voisins allemands ou italiens. Ensuite, si nous regardons la carte du schéma directeur national, nous constatons un déséquilibre important dans la desserte autoroutière des différentes parties du territoire. D'une façon générale, le Centre et surtout le Grand Ouest, que vous connaissez comme moi, sont largement déficitaires.

Dans ces conditions, permettez-moi de vous poser la question suivante : envisagez-vous de réexaminer et de modifier le schéma directeur national des autoroutes, de leurs prolongements et des grandes liaisons d'aménagement du territoire, pour en faire un outil amélioré d'aménagement du territoire ?

Le second problème que j'évoquerai concerne un aspect particulier du schéma directeur : celui de la desserte d'un département que vous connaissez bien, la Vendée.

Deuxième département d'accueil pour le nombre de touristes, la Vendée possède une population active industrielle qui est la plus forte de l'Ouest - 37 p. 100 au niveau national - et se situe parmi les premiers départements agricoles de France pour la viande et le lait. En revanche, elle ne possède - j'y insiste - ni portion de route nationale à deux fois deux voies ni, bien entendu, portion d'autoroute.

Sur la liaison Brest-Biarritz, le long du littoral atlantique, il existe des routes à deux fois deux voies de Brest à Nantes et l'autoroute de Niort à Biarritz par Bordeaux. En revanche, de Nantes à Niort, il n'existe que les routes nationales - R.N. 137 et R.N. 148 - à une voie, surchargées, saturées et inadaptées.

Le 14 novembre dernier, vous avez tenu à Nantes une réunion de travail et une conférence de presse au cours de laquelle vous avez annoncé la mise à l'étude d'une autoroute entre Nantes et Niort. Si nous nous réjouissons d'une telle initiative, puis-je me permettre de rappeler les vicissitudes antérieures de ce projet et les assurances que nous souhaitons avoir à ce sujet ?

Entre 1975 et 1979, un projet d'autoroute est étudié. Il n'aboutit pas, les pouvoirs publics y renoncent ; le schéma directeur 1984-1986 l'a d'ailleurs fait disparaître. En avril 1984, la première esquisse du nouveau schéma directeur est publiée. Cette route est classée en troisième catégorie, celle des simples liaisons d'aménagement du territoire, en dépit des délibérations concordantes du conseil général et du conseil régional qui en demandaient le classement en prolongement d'autoroute, comme le réseau routier breton. Nous n'avons pas obtenu satisfaction.

Maintenant, vous nous proposez une autoroute. C'est mieux que nous l'espérions, je dois le confesser. Mais cela ne va pas sans susciter quelques inquiétudes parmi les Vendéens. C'est la raison pour laquelle je me permettrai, là encore, de vous demander quelques précisions.

Première question : l'étude de faisabilité du projet devant être remise en avril 1987, ne peut-on pas réduire ce délai afin d'éviter toute perturbation et tout retard sur les projets en cours ?

Deuxième question : au cas où l'étude aboutirait à une conclusion négative, accepteriez-vous de classer cet itinéraire dans la même catégorie que le réseau routier breton ?

Troisième question : quelle que soit la solution retenue, accepteriez-vous qu'une date soit déterminée pour l'achèvement de la liaison Nantes-Niort, par exemple 1995, c'est-à-dire dans neuf ans ?

Les réponses à ces questions sont importantes. Vous le savez, monsieur le ministre, la Vendée grogne.

Elle est mécontente, car elle a l'impression d'avoir été délaissée tant pour les routes que pour le T.G.V. L'attention récente que vous lui portez la reconforte, mais elle attend des décisions concrètes, des échéances fermes et des engagements financiers précis.

J'évoquerai enfin, comme mes prédécesseurs à cette tribune, un troisième problème relatif à la sécurité routière. Il s'agit d'une question grave qui a été, depuis quinze ans, examinée par tous les gouvernements successifs. Le nombre des tués sur nos routes est passé de 16 000, en 1973, à 10 000 actuellement. Cette diminution est importante, mais le nombre de victimes, nous le savons, est encore trop élevé. Nous sommes arrivés presque au bout de la réglementation répressive : limitation de vitesse, port de la ceinture et du casque, fixation d'un taux légal d'alcoolémie, contrôle des

véhicules d'occasion, etc. Il s'agit non plus d'aggraver ces réglementations, mais de les faire appliquer. C'est le premier point.

La campagne récente sur l'obligation du port de la ceinture est un excellent exemple de ce que l'on peut entreprendre. Mais, au-delà de ces réglementations, deux actions sont indispensables pour améliorer la sécurité routière.

La première concerne l'amélioration des infrastructures. Même s'il existe des exceptions, une route à deux fois deux voies entraîne, vous le savez, une diminution des accidents de deux à quatre. Le traitement des intersections aboutit à des résultats du même ordre. Une conclusion s'impose donc : faites-nous de bonnes routes et des autoroutes et nous aurons moins d'accidents.

Un calcul financier auquel M. Schwint a fait référence doit pouvoir être effectué, voire amélioré. Il s'agit du coût pour la collectivité des victimes des accidents de la route et de celui des économies engendrées par la construction ou l'aménagement d'un réseau routier adapté.

La seconde série d'actions touche à la formation, à l'information et à la sensibilisation des conducteurs. Votre ministère et la délégation interministérielle à la sécurité routière ont lancé les programmes « R.E.A.G.I.R. » - Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier - et « Objectif moins 10 p. 100 ». Ce sont de bonnes initiatives, qui ont obtenu des résultats intéressants. Toutefois, après une baisse importante du nombre des accidents enregistrés au cours des trois dernières années, l'année 1986 ne semble pas devoir présenter un bilan très satisfaisant.

Je reprendrai l'exemple du département de la Vendée où je préside l'instance départementale de coordination de la sécurité routière : nous avons obtenu une diminution de 35 p. 100 des accidents corporels en cinq ans - moins 11,8 p. 100 en 1984 et moins 13,2 p. 100 en 1985. Mais le résultat de 1986 fera apparaître une stagnation en dépit des efforts poursuivis.

Dans ces conditions, ne faut-il pas envisager une refonte des conditions de l'action « Objectif moins 10 p. 100 » ? Ne pourrait-on fixer l'objectif à atteindre en proportion ou en fonction des résultats obtenus au niveau national ? Dans la limite d'un certain pourcentage de baisse au-delà du taux national, une campagne conjointe pourrait être financée par la collectivité locale et l'Etat - votre ministère - pour continuer à développer ces actions de sensibilisation, d'information et de formation. Vous comprenez qu'entre moins 11 p. 100, moins 10 p. 100 et moins 9 p. 100 on ne peut pas arrêter brutalement toute action dans ce domaine. En tout état de cause, la poursuite de la diminution du nombre des accidents de la route ne sera possible que par la conjonction de nombreuses actions dont l'une des plus importantes est, je le répète, l'amélioration du réseau routier.

Le budget que vous nous présentez est un budget de redressement. C'est une bonne chose. Nous en prenons acte et nous vous en félicitons. Toutefois, la chute et la décroissance des crédits au cours des dix années précédentes ont été suffisamment fortes et profondes pour que nous formulions le souhait que cet effort soit poursuivi au cours des prochaines années. Avec cet espoir, nous voterons votre budget. *(Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'union centriste et de l'U.R.E.I., ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique.)*

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

M. André Rouvière. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vais essayer, dans les cinq minutes qui me sont accordées, d'évoquer quelques problèmes, au risque de répéter ce que mes collègues ont déjà plus ou moins dit.

L'un des éléments positifs de votre budget est la réhabilitation des routes nationales, qui devenait indispensable. Je regrette, bien sûr, la disparition du fonds spécial de grands travaux et le fait que, s'il existe un rattrapage évident, il ne porte malheureusement pas sur la totalité de votre budget, hélas !

En ce qui concerne les autoroutes, l'effort est poursuivi. En tant qu'élus du Gard, je me réjouis de voir débiter les travaux de la A 55, entre Nîmes et Arles. Pourriez-vous me préciser, monsieur le ministre, s'ils commenceront bien l'année prochaine et m'indiquer leur coût et leur durée ?

Certains de mes collègues ont souligné l'effort d'harmonisation qui a été entrepris depuis plusieurs années, et qui est poursuivi, concernant le montant des péages. Malheureusement, il demeure encore de grandes différences.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, que de telles inégalités pénalisent lourdement certaines régions ? Le choix est limité : lorsqu'on se trouve dans une région, on emprunte l'autoroute qui la traverse. Aucune concurrence ne pouvant jouer, les différences de montant de péage paraissent difficiles à éviter. Mais le fait que l'Etat ne participe pas à la réalisation de certains tronçons de péage - par exemple, la A 55 entre Nîmes et Arles - ne risque-t-il pas d'aggraver encore ces différences que je signalais entre les montants des péages ? N'existe-t-il pas une contradiction entre votre effort de modernisation et le fait que, pour certaines autoroutes ou portions d'autoroutes, l'Etat n'apporte pas sa contribution ? Je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous puissiez répondre à cette question.

En ce qui concerne les aménagements de routes nationales, l'effort est important et je le salue bien volontiers. Cependant, je n'ai pas vu dans l'énumération des travaux prévus, monsieur le ministre, les déviations d'agglomération. Il y a là pourtant un phénomène pénalisant pour certaines routes nationales. Ne craignez-vous pas que tous les renforcements et les améliorations qui sont prévus dans votre budget ne buttent contre cette pierre d'achoppement que constitue le franchissement de certaines agglomérations ?

Dans le Gard, sur la R.N. 110, je citerai la déviation de Sommières, qui est maintenant presque un serpent de mer tellement ce projet de déviation est rappelé d'année en année, la R.N. 106 entre Nîmes et Alès, la déviation de Boucoiran, la R.N. 113 entre Nîmes et Montpellier, la déviation de Millau. Pourriez-vous, monsieur le ministre, aujourd'hui ou plus tard, m'indiquer où en sont ces déviations ?

Envisagez-vous, monsieur le ministre, aborder d'une manière beaucoup plus concrète ce problème des déviations d'agglomération qui me paraît capital ?

Mon collègue M. Braconnier a évoqué la solidarité. J'y adhère pleinement. Monsieur le ministre, au sujet des régions à réindustrialiser qu'on appelle les zones d'entreprise ou les zones de conversion, ne pensez-vous pas qu'il serait naturel qu'aux aides de l'Etat liées à ces zones d'entreprise s'ajoute l'action de votre ministère en vue de faire bénéficier le réseau routier d'une priorité indispensable à la relance économique de ces zones ? Une harmonisation des aides des différents ministères me paraîtrait opportune et particulièrement appropriée.

S'agissant de la sécurité, monsieur le ministre, nous savons tous que, dans ce domaine, le plus n'est pas forcément synonyme du mieux et que, parfois, la juste mesure est ce qu'il faut rechercher. Je préciserai ma pensée en signalant un abus, dans certains départements, de développement des ilots en dur qui tendent, bien sûr, à accroître la sécurité mais qui, parfois, engendrent l'insécurité.

Il en va de même des lignes blanches continues qui, si elles sont trop nombreuses, incitent parfois l'automobiliste à ne pas faire preuve de la prudence nécessaire.

Je rappelle encore l'éternel problème des phares blancs. Monsieur le ministre, pourrions-nous un jour aborder ce problème afin que les voitures étrangères qui circulent en France soient équipées de phares semblables aux nôtres ? Ce serait un élément important de la conduite nocturne à mettre à l'actif de la sécurité.

Monsieur le ministre, pensez-vous poursuivre l'harmonisation des péages d'autoroutes sans que l'Etat participe à la réalisation de certains tronçons d'autoroutes ? Comment concilier ces deux attitudes ?

Envisagez-vous de développer la solidarité au niveau des zones à relancer économiquement ?

Pensez-vous également revaloriser les crédits qui sont affectés aux départements depuis qu'un certain nombre de kilomètres de routes nationales ont été transférés au réseau départemental ? Je n'ai pas trouvé trace de ces crédits dans le budget de votre ministère. Pouvez-vous me dire, monsieur le ministre, s'ils existent toujours et, dans l'affirmative, s'ils sont valorisés et dans quelle mesure ils le sont ? En effet, c'est très important pour les départements.

Enfin, monsieur le ministre, pensez-vous aborder les problèmes de déviations dans un proche avenir ?

Telles sont, monsieur le ministre, les questions sur lesquelles je souhaiterais obtenir une réponse. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

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

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, au-delà du débat de ce matin et de la présentation du budget des routes, j'ai pris plaisir à entendre à la fois MM. Schwint et Braconnier rappeler que ce budget a été adopté à l'unanimité par la commission des finances et qu'il s'agit d'un bon budget ; c'est néanmoins un budget de redressement qui, comme l'a dit M. Oudin, mérite d'être poursuivi compte tenu de l'importance des efforts à accomplir. A cet égard, je reprendrai l'expression de M. Braconnier : la France est la plaque tournante de l'Europe, elle a un puissant intérêt à faire en sorte que ses axes routiers facilitent le développement économique des régions et permettent d'utiliser le potentiel touristique important de nombreuses régions.

Au rythme des années 1980-1985, l'achèvement de la traversée du Massif central en l'an 2010, que ce soit par la R.N. 9, Paris - Clermont-Ferrand - Méditerranée ou par l'axe transversal Lyon - Bordeaux, n'est pas acceptable, alors qu'il est indispensable d'utiliser la plaque tournante que représente la France en Europe, aujourd'hui, pour mieux valoriser nos potentiels économique, touristique et agricole.

Il s'agit d'un domaine auquel nous devons porter une grande attention si nous voulons mieux valoriser les atouts de notre pays ; c'est aussi la raison pour laquelle j'ai tenu à ce que ce budget marque un réel effort. Il progresse globalement, en réintégrant le F.S.G.T., de 8 p. 100. Pour le seul budget de l'Etat, les crédits augmentent de 3 430 millions, soit de plus de 67 p. 100. A côté d'autres mesures, le niveau de lancement d'autoroutes en 1987 pourra passer de 100 à 185 kilomètres.

Cependant, cet effort, bien qu'important, n'est pas encore suffisant et la politique d'aménagement du territoire exige aujourd'hui, beaucoup plus que des primes, un raccourcissement des distances et un désenclavement routier des régions. Il nous faut donc rechercher à la fois, pour améliorer la qualité de vie de nos compatriotes et la productivité globale de nos entreprises, d'autres moyens que des voies purement budgétaires, si nous voulons accélérer notre modernisation.

A cet égard, compte tenu des orientations données par le comité interministériel sur l'aménagement du territoire qui s'est tenu voilà trois semaines environ, la possibilité a été ouverte par le Premier ministre pour que le ministère de l'équipement aille plus loin dans la recherche de cofinancements au moyen du Feder - Fonds européen de développement régional - notamment pour la région du Massif central.

La deuxième possibilité consiste à prendre en compte l'anticipation des recettes futures des sociétés d'autoroute qui, à partir de 1995, dégageront des bénéfices, pour qu'elles les réinvestissent dans un délai qui ne soit pas trop éloigné et qui permette - je réponds par là à M. Oudin - de réexaminer, ce que je souhaite, le schéma autoroutier. Celui-ci avait été réduit en février 1986 ; or il mérite un tel réexamen pour certaines liaisons que je ne détaillerai pas ici. Je pense, cependant, particulièrement à l'axe Nantes-Niort pour améliorer la liaison avec le Sud-Ouest et l'Ouest et, de ce fait répondre à la nécessité d'alléger le trafic routier de la région parisienne de tous les véhicules qui doivent relier les régions du Nord à celles du Sud-Ouest et du Sud-Est.

Trois perspectives sont donc ouvertes : la première concerne le Feder, je l'ai dit ; la deuxième est l'anticipation et la possibilité de financement sur les recettes des péages ; la troisième, ce sont des solutions imaginatives, et le président du conseil régional d'Ile-de-France ici présent sait à quelle région je pense : la région parisienne où l'augmentation annuelle du trafic, au rythme de 6 ou 7 p. 100, conduit à un accroissement des encombrements automobiles préjudiciable au rapprochement travail-domicile, élément important auquel les habitants de cette région sont attentifs. Ces encombrements sont aussi préjudiciables à la productivité des entreprises et aux liaisons internationales qui se font par la région parisienne, sans parler des liaisons interrégionales.

Il ne me paraît pas possible, pour ce secteur comme pour le Massif central, d'attendre encore vingt ans pour terminer la A 86...

M. Marc Lauriol. Certainement !

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports ... et la rocade des villes nouvelles, deux infrastructures routières vitales dont la rentabilité financière, j'en suis convaincu, est importante en termes d'efficacité, mais aussi en termes de qualité de vie.

M. Marc Lauriol. C'est très vrai.

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je reviens maintenant à quelques questions d'ordre pratique posées par M. Braconnier.

En ce qui concerne le programme d'emprunts pour 1987, le volume est fixé à 6 500 millions de francs, ce qui, par rapport à 1984, représente une augmentation de près de 2 milliards de francs sur le programme autorisé et de 500 millions de francs sur le programme de 1986.

A propos de la A 26, sur la partie de la section Troyes-Chaumont, des achats de terrains sont en cours. Sur la partie Avallon-Troyes, des études sont reprises à mon initiative depuis deux mois. Par ailleurs, les travaux engagés en 1987 sur la section Calais-Reims permettront son achèvement en 1989.

Au sujet de l'agglomération lyonnaise où, là aussi, nous frisons l'embolie, j'ai beaucoup de craintes pour l'année prochaine car le 1^{er} août tombe un samedi. J'ai d'ailleurs demandé aux grandes sociétés de l'industrie automobile de la région parisienne d'examiner la possibilité de décaler quelque peu les dates de départ en vacances pour diminuer des risques qui ne sont pas négligeables.

Une étude est en cours concernant le montage financier pour une grande voie de contournement à l'Est de l'agglomération lyonnaise ; j'étais hier sur place et je compte me rendre à nouveau à Lyon en février prochain pour étudier ce problème et, notamment, toutes les sources de financement envisageables.

S'agissant du budget des routes, je rappelle que, globalement, la progression de 630 millions de francs des autorisations de programme fait beaucoup plus que compenser la diminution de 300 millions de francs des crédits destinés aux primes pour l'aménagement du territoire. Je reste, comme beaucoup de présidents de conseils régionaux, convaincus que l'effort sur les infrastructures est plus efficace que le système des primes, d'autant que les 11 milliards de francs de déduction fiscale pour 1987 au titre des aides aux entreprises sont autrement plus intéressants pour elles que 300 millions de francs de primes !

Cela dit, les régions auront la liberté d'utiliser les primes régionales à l'emploi ou à la création d'emplois comme elles l'entendent, soit en abandonnant, soit en poursuivant cette politique. En tout cas, ce sera une politique régionale.

Je compte me rendre dans le Massif central dans quelques semaines. J'ai déjà évoqué devant vous le système de financement par un complément européen auquel je pense. En effet, les fonds de développement régionaux européens ne sont pas toujours bien utilisés ; leur concentration sur les infrastructures routières à l'intérieur améliorerait leur utilisation dans les différents pays européens.

Pour ce qui concerne les renforcements coordonnés, l'objectif consistant à mettre hors gel toutes les routes nationales qui ont une circulation supérieure à 600 poids lourds par jour sera atteint à la fin de l'année 1988. C'est là un projet auquel les entreprises sont très attachées.

M. Boileau a posé le problème du classement de la R.N. 4 en grande liaison d'aménagement du territoire. Cette route est doublée, je le rappelle, par l'autoroute. Je ne dirai pas que son tracé est idéal, mais elle existe et des travaux importants en matière de sécurité routière ont été entrepris sur cette voie, qui seront poursuivis.

Enfin, je rappelle que la Lorraine bénéficie aujourd'hui, avec près de 180 millions de francs, du deuxième contrat de plan de France.

S'agissant de la R.N. 4, un programme de 110 millions de francs a été mis en place en 1986, montant assez important eu égard à l'ensemble des priorités et à l'existence de l'autoroute qui double la R.N. 4.

Je crois vous avoir déjà répondu, monsieur Oudin, sur la réactualisation du schéma directeur. C'est une voie réaliste. Vous aurez les détails au cours du premier trimestre de 1987.

La perspective d'une autoroute Nantes - Niort n'enlève rien aux efforts prévus pour 1987 - je pense à la déviation de Montaigu et de Saint-Fulgent, qui sera bien réalisée.

Le délai de la liaison Nantes - Niort ? Je ne suis pas responsable des budgets qui viendront dans les sept ou huit ans prochains ; je ne puis donc guère vous faire de promesse quant à la date de mise en service. Je peux simplement vous dire qu'une autoroute - ou une route à quatre voies, au cas où il n'y aurait pas accord - devrait être réalisée le plus rapidement possible.

Le rapporteur de la commission des finances et plusieurs orateurs, dont M. Oudin, ont traité de la sécurité routière. Il faut - c'est un défi national - retrouver un niveau de sécurité routière proche de ceux des grands pays industrialisés. J'estime qu'un faible nombre d'accidents mortels est une marque de civisme et de démocratie.

Avec cinquante tués pour 100 000 voitures, nous sommes très au-dessus de la moyenne des grands pays.

L'effort que nous devons faire porte sur cinq points : le port du casque, l'utilisation de la ceinture de sécurité, le respect des vitesses - c'est un élément important - la lutte contre l'alcoolisme - les nouveaux matériels qui seront mis à la disposition de la gendarmerie à partir de la fin de l'année permettront de gagner beaucoup de temps et d'efficacité dans cette lutte - enfin, et ce n'est pas l'élément le moins important, l'apport de l'Etat dans les investissements de sécurité routière, à la fois pour supprimer les points noirs et pour améliorer l'ensemble des infrastructures routières.

Un budget de sécurité routière qui progresse de 19 p. 100 en crédits de paiement et de 25 p. 100 en autorisations de programme montre la détermination du Gouvernement de faire, en matière de sécurité routière comme en matière de sécurité tout court, un effort substantiel pour sauver des vies humaines, mais aussi pour économiser des moyens financiers, qui seraient, comme l'a dit M. Braconnier, beaucoup mieux utilisés autrement.

Je ne sais pas si le permis à points est une alternative. Nous devons poursuivre les études, dans la voie notamment d'une simplification administrative, afin qu'il soit un progrès et non pas une complication supplémentaire pour nos compatriotes.

Notre effort doit également porter sur l'éducation des enfants.

Les enquêtes R.E.A.G.I.R. montrent qu'en ce qui concerne les accidents corporels graves le comportement humain reste dans 94 p. 100 des cas la cause déterminante de l'accident.

Enfin, M. Rouvière a posé le problème de la liaison Nîmes - Arles. Les travaux débiteront en 1987 et la mise en service devrait intervenir à la fin de 1989.

Pour les zones d'entreprises de Dunkerque, La Seyne et La Ciotat, un crédit de 88 millions en autorisations de programme sera engagé en 1987.

Telles sont mesdames, messieurs les sénateurs, les réflexions que je voulais formuler et les réponses que je voulais faire aux diverses questions que vous m'avez posées concernant les routes.

Je suis persuadé qu'il s'agit d'un budget d'investissement très important. J'estime qu'il apporte sa contribution à ce qui constitue aujourd'hui la première priorité du pays, à savoir le retour de la croissance et de l'emploi. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

M. Jacques Oudin. Je demande la parole, pour répondre au Gouvernement.

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

M. Jacques Oudin. Vous avez dit, monsieur le ministre, qu'il était préférable d'entreprendre des travaux d'infrastructures, d'équipements routiers ou autoroutiers, plutôt que de verser des primes à des entreprises.

Ce raisonnement est acceptable dans une certaine limite. Mais que dire des zones qui, dans l'immédiat, vont perdre le bénéfice des primes et qui vont souvent attendre près de dix ans pour bénéficier des infrastructures ?

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

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

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur Oudin, les Pays de Loire vont peut-être perdre 25 millions de francs de primes diverses aux entreprises ; je rappelle que celles-ci bénéficiaient d'une prime pour passer de 27 à 37 emplois. Est-ce nécessaire ? Un débat s'est instauré dans ces régions ; les avis sont très divergents.

Mais, dans les Pays de Loire, deux opérations, non prévues au contrat de plan, vont être engagées : le pont de Cheviré, pour un coût supplémentaire de 70 millions de francs, engagés en 1987, et la déviation, à laquelle les Vendéens étaient extrêmement attachés, de La Mothe-Achard, pour un montant de 10 millions de francs. Quatre-vingts millions d'investissements routiers supplémentaires contre la perte de 25 millions de francs de crédits de primes, soit un gain de 55 millions de francs, je crois que les Pays de Loire peuvent dire merci au changement !

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je rappelle que les crédits concernant les routes et la sécurité routière seront mis aux voix avec l'ensemble des crédits du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, dont le vote est réservé jusqu'après l'examen des crédits relatifs à l'environnement.

IV. - TRANSPORTS

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports : IV. - Transports et article 55.

La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, avant de rappeler les grands traits du projet de budget des transports pour 1987 et fixer ainsi les lignes de force qui guident mon action, permettez-moi de rendre hommage aux rapporteurs qui ont eu la charge de présenter à vos commissions ce projet de budget et qui vous feront leur exposé oral dans quelques instants.

Je ne m'entendrai pas sur le rappel des grandes masses, ni sur les pourcentages d'évolution par rapport au budget de l'année en cours, dont l'interprétation est, au demeurant, rendue délicate en certains domaines par des modifications apportées à la nomenclature budgétaire.

Je voudrais, en guise de propos liminaire, souligner la parfaite concordance de ce budget avec les directives gouvernementales qu'impliquait la double exigence de réduction du déficit budgétaire et d'allègement des prélèvements fiscaux.

L'objectif de réduction de 1,5 p. 100 des effectifs des services administratifs a été intégralement respecté ; par ailleurs, le montant des concours de l'Etat à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. implique de leur part d'importants efforts de productivité, sur lesquels je reviendrai.

Comme l'ensemble des dépenses ordinaires, les dépenses de fonctionnement courant des services ont vu leur progression strictement limitée à celle de l'hypothèse d'évolution des prix, soit 2 p. 100.

Malgré une situation conjoncturelle parfois difficile, les concours budgétaires aux grandes entreprises nationales ont été - hors contribution aux charges de retraites et concours exceptionnel à la S.N.C.F. - stabilisés en francs courants.

Enfin, les dotations allouées pour les opérations en capital ont été, comme demandé par le Premier ministre, « justifiées au premier franc » et doivent permettre, au prix parfois de certains étalements dans le temps, de respecter les contrats de plan.

Au-delà de ce cadre général que constitue le strict respect des directives gouvernementales, le projet de budget des transports reflète quatre principes majeurs.

C'est un budget de vérité, qui rejette les artifices utilisés au cours des années précédentes.

C'est un budget qui garantit la poursuite de l'aide de l'Etat au développement des infrastructures, à un niveau compatible avec les engagements pris, mais aussi avec les possibilités générales des finances publiques.

C'est un budget qui implique le renforcement de la productivité et l'assainissement financier des grandes entreprises.

Enfin, c'est un budget qui prépare l'avenir, notamment en matière aéronautique et dans le domaine de la liaison transmanche et des grandes vitesses ferroviaires.

C'est un budget de vérité.

J'ai eu à souligner, peu après mon arrivée, les graves insuffisances financières et les impasses laissées par mes prédécesseurs, notamment pour la construction du T.G.V.-Atlantique, le financement des charges de retraites de la S.N.C.F. et la mise en œuvre du plan économique et social de la batellerie.

Contrairement à celui qui l'a précédé, le budget de 1987 se fonde, lui, sur une démarche de vérité. Il n'y a ni débudgétisation par recours au système bancaire pour le financement des grands programmes aéronautiques civils ni recours à la procédure du F.S.G.T. pour la réalisation des infrastructures de transports terrestres - une telle procédure avait, on le sait, des effets pervers.

Cette politique de vérité a été obtenue au prix d'un double effort.

Il a d'abord fallu ajuster le montant des autorisations de programme aux vrais besoins, en revenant sur une pratique antérieure qui consistait trop souvent à les gonfler pour un pur effet de présentation optique ou d'annonce, sans que soient pour autant mis en place des crédits de paiement d'un montant correspondant. Je ne citerai qu'un exemple pour illustrer cette situation, celui de l'équipement des voies navigables, pour lequel le montant des autorisations de programme « en blanc » représente, à la fin de 1986, quelque dix-huit mois de crédits de paiement.

En contrepartie de ce réajustement des autorisations de programme, une augmentation importante des crédits de paiement a été opérée là où se faisaient sentir les besoins les plus criants ; elle atteint ainsi 49 p. 100 pour les transports terrestres, 25 p. 100 pour la météorologie nationale et 7 p. 100 pour l'équipement des voies navigables, domaine dans lequel nous devons faire face à une situation particulièrement dégradée.

Mais cet effort de vérité budgétaire ne compromet pas la poursuite de l'aide de l'Etat au développement des grandes infrastructures, qui constitue le deuxième axe majeur de ce budget et traduit la ferme volonté de respecter les engagements pris dans plusieurs secteurs, notamment dans le cadre des contrats de plan.

Bien entendu, le volume de ces engagements, qui excède, dans différents cas, les disponibilités budgétaires connues, imposera parfois un réexamen concerté des ordres de priorité et des échéanciers d'exécution, réexamen que je conduis avec les partenaires de l'Etat.

Pour l'Ile-de-France, les opérations prévues au contrat de plan seront menées à bien, moyennant un certain étalement des opérations.

Pour la province, nous mènerons à bonne fin la construction des métros et tramways de Lille, Lyon, Marseille, Grenoble, et nous pourrions engager Toulouse, selon un calendrier fixé en accord avec l'autorité organisatrice des transports.

Dans le domaine des infrastructures ferroviaires, les paiements relatifs au T.G.V.-Atlantique et aux grandes opérations d'électrification actuellement en cours permettront de respecter les dates de mise en service initialement prévues, en dépit des rumeurs qui ont pu circuler çà et là à ce sujet.

Enfin, les transports urbains et interurbains, sur lesquels j'aurai l'occasion de revenir dans un instant, continueront de bénéficier d'une importante aide de l'Etat, dont les modalités d'attribution seront revues, afin de garantir, au-delà de la nécessaire amélioration de la qualité du service, une meilleure productivité des entreprises.

Le renforcement de la productivité et l'assainissement financier des grandes entreprises constitue le troisième axe de ce budget et est une priorité majeure. L'époque du recours sans cesse accru au contribuable, sans effort corrélatif de gestion et sans amélioration des performances commerciales, est révolue. Le service public doit redevenir, pour tous, le meilleur service au moindre coût.

Dans cette perspective, la R.A.T.P., après plusieurs années de dérive financière et d'augmentation excessive de ses effectifs, doit retrouver le chemin d'une rigoureuse maîtrise de ses dépenses, sans attendre de l'Etat ou des collectivités territoriales l'accroissement quasi automatique de son indemnité compensatrice.

La R.A.T.P. possède en elle-même des réserves de productivité, qui, jointes à l'effort progressif et raisonnable demandé à l'usager en matière tarifaire, lui permettront d'atteindre l'équilibre de son exploitation sans pour autant diminuer la qualité du service ni compromettre les extensions justifiées de son réseau auxquelles le public est légitimement attaché.

C'est pourquoi l'indemnité compensatrice que lui verse l'Etat n'augmentera pas en 1987 et sera même très légèrement inférieure à celle de l'année en cours.

Pour la première fois depuis fort longtemps, et grâce aux résultats substantiels obtenus dans les mêmes domaines par la S.N.C.F.-banlieue, les concours de l'Etat à l'ensemble des transports parisiens pourront être en diminution de près de 4 p. 100 l'année prochaine, puisqu'ils passeront de 5,4 milliards de francs à 5,2 milliards de francs, sans remettre en cause - j'y insiste à nouveau - la mise en place des services supplémentaires permise par les prolongements récents du réseau.

L'impératif de l'assainissement financier concerne aussi, à l'évidence, la S.N.C.F., qui s'est engagée contractuellement envers l'Etat à rétablir l'équilibre de ses comptes en 1989.

Cet objectif ne sera atteint qu'au prix d'un double effort de l'entreprise et de l'Etat. J'ai personnellement veillé à ce que la S.N.C.F., en dépit de l'évolution préoccupante de son trafic marchandises et du tassement actuel de son activité voyageurs, trouve en elle-même les ressources nécessaires pour ne pas s'écarter des résultats qui lui sont impartis pour 1986 et 1987.

Dans ces conditions, l'Etat se devait d'apporter à la société nationale les concours prévus : leur croissance, d'une année sur l'autre, demeure néanmoins raisonnable, puisqu'elle est inférieure, contribution aux charges de retraite exceptée, au rythme de l'érosion monétaire.

Au-delà de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F., j'estime d'ailleurs que le renforcement de la productivité doit s'étendre à l'ensemble des transports collectifs, urbains et interurbains.

Les premiers ont connu au cours des dernières années une très vive croissance, puisqu'en dix ans l'offre a été multipliée par deux, tandis que le trafic augmentait de près de 50 p. 100.

Les seconds sont restés plus à l'écart de la modernisation, sauf dans le domaine ferroviaire, où la politique de conventionnement des dessertes régionales a commencé à porter largement ses fruits.

Il convient donc désormais de relayer une politique essentiellement fondée sur la croissance quantitative des services par une politique plus qualitative, permettant de rendre à l'usager un service amélioré tout en incitant les autorités organisatrices au renforcement de la productivité de leurs réseaux.

Dans cette perspective, les contrats jusqu'alors conclus avec les villes, les départements et les régions sous le nom de « contrats de développement » feront place à des « contrats de productivité », dont la conclusion sera décidée au vu des projets des collectivités intéressées dans le domaine de l'organisation des réseaux de la politique tarifaire, de la formation du personnel, de l'utilisation de nouvelles technologies, etc.

Une circulaire qui définira la procédure à suivre, et que je veux aussi simple et souple que possible, devrait être prête à ce sujet avant la fin de l'année.

Elle permettra d'utiliser au mieux les dotations budgétaires pour 1987, dont la décroissance relativement sensible, puisque l'enveloppe globale des crédits de paiement passe, en effet, d'environ 280 millions à 190 millions de francs, sera largement atténuée par un « lissage » des autorisations de programme sur les deux années 1986 et 1987 et par une utilisation plus sélective des crédits.

Je terminerai ce chapitre des dessertes urbaines et interurbaines en mentionnant mon souhait de voir se poursuivre les procédures de conventionnement ferroviaire, qui présentent le triple avantage de donner aux régions la maîtrise de la définition de leurs services régionaux, d'inciter la société nationale, qui supporte le risque financier d'une éventuelle dérive de ses coûts, à une productivité accrue, et de permettre aux

deux partenaires le partage des bénéfices qui viendraient à être réalisés après l'encaissement de la part contributive de l'Etat.

Enfin, il va de soi que le secteur des transports aériens, malgré les bonnes performances actuellement réalisées, qui se traduisent par des résultats d'exploitation positifs, une forte amélioration de la marge d'autofinancement et un désendettement appréciable des entreprises, ne doit pas demeurer à l'écart de cet effort de productivité.

La concurrence accrue, notamment sur l'Atlantique, la perspective de libéralisation européenne et le nécessaire renouvellement des flottes dans les prochaines années imposent en effet une vigilance.

Enfin, la préparation de l'avenir constitue au travers de ce projet de budget le quatrième trait majeur de l'action de l'Etat. Si le rôle essentiel lui incombe en ce domaine, il est évident que ce rôle incombe aussi aux industriels.

La préparation de l'avenir concerne, d'abord, la construction aéronautique.

Au-delà de la poursuite au rythme prévu des grands programmes en cours - Airbus A 320, moteur CFM-56, Falcon 900 - l'année 1987 sera caractérisée par le financement à 50 p. 100 des études préparatoires au lancement des appareils Airbus A 330 et A 340, par la poursuite de l'effort déjà entrepris pour les recherches de base et les développements technologiques, enfin, par le financement, toujours de 50 p. 100, du programme de revalorisation de l'hélicoptère Super Puma.

Mais la préparation de l'avenir, c'est aussi la liaison transmanche et le développement du réseau T.G.V. au-delà même du chantier du T.G.V. Atlantique.

Au printemps 1987, la construction du lien fixe devrait, après la ratification du traité par les deux Etats et la mise en place des capitaux, dont la première étape, réservée aux investisseurs institutionnels, s'est heureusement achevée il y a quelques jours, entrer dans une phase irréversible. Cette perspective ne peut qu'augmenter l'intérêt d'une infrastructure T.G.V. Nord initialement conçue pour la desserte de Bruxelles, Amsterdam et Cologne.

Dès le 22 décembre, les quatre pays concernés, la France, la Belgique, la République fédérale d'Allemagne et les Pays-Bas, associés à la Grande-Bretagne, se réuniront pour déterminer à la fois les conditions de financement, de tracé et, bien entendu, d'évaluation de la productivité de cette nouvelle liaison à très grande vitesse pour le Nord-Ouest européen, puisque ce projet de T.G.V. Nord ne devrait intervenir que dans la mesure où il est rentable. S'il ne l'est pas, il n'y a pas de raison d'en faire supporter les charges au contribuable national.

Tels sont les grands traits du projet de budget qui vous est soumis aujourd'hui et les axes majeurs de la politique que je souhaite conduire.

Je voudrais simplement, me réservant de répondre plus en détail aux questions qui seront posées, évoquer quelques points d'ombre qui planent sur ce budget.

La première difficulté, et de loin la plus importante, concerne les voies navigables. En ce domaine, la situation à laquelle nous sommes confrontés est caractérisée par la coexistence d'une dégradation profonde du réseau actuel et de projets extrêmement ambitieux en matière d'infrastructures nouvelles.

Compte tenu des contraintes budgétaires, mais aussi des perspectives de trafic, j'ai délibérément choisi d'accorder une priorité absolue à la restauration, ne serait-ce que dans un souci de sécurité, et, bien entendu, au respect des contrats de plan Etat-régions.

Néanmoins, quelques grands projets, notamment le projet Bray-Nogent et la dérivation du pont de Mâcon, ont été mis à l'étude afin de pouvoir être lancés si devaient apparaître des conditions supplémentaires de réalisation.

Il reste beaucoup à faire pour parvenir à la libéralisation du marché des transports et à la création d'un marché unique européen. Pourtant, en l'espace d'un peu plus de six mois, et après cinq années marquées par les excès de la réglementation et de la bureaucratie, par un repli parfois frileux sur les situations acquises et par une intervention toujours plus massive des finances publiques, le « paysage » des transports s'est déjà profondément transformé.

La S.N.C.F., en acceptant de trouver par elle-même les moyens de compenser les pertes de recettes dues à la baisse du trafic, retrouve une mentalité d'entreprise.

Les transports parisiens, dont le coût dérivait en termes réels de 2 p. 100 année après année, coûteront moins cher en 1987 sans que soient remis en cause ni la qualité du service ni l'ouverture des services supplémentaires prévus.

Air France, qui fait remarquablement face à un environnement international difficile, s'ouvre à la concurrence sur les départements d'outre-mer et la côte Pacifique des Etats-Unis.

Enfin, la route, en renforçant sa compétitivité, connaît elle-même une reprise de son activité par rapport à la période antérieure, qui lui permet de se préparer, dans de meilleures conditions, à l'émergence prochaine du marché unique européen.

Toutes ces évolutions positives ne s'accompagnent pas, comme je l'ai parfois entendu dire, d'un recul de l'investissement public. S'il en était autrement, comment expliquer qu'après un premier trimestre morose l'activité des travaux publics ait atteint, à mi-année, un niveau qu'elle n'avait pas connu depuis plus de trois ans ?

La réintégration du F.S.G.T. dans le cadre budgétaire normal, le maintien à un niveau élevé des programmes d'investissement des grandes entreprises nationales y constituent à cet égard les meilleures garanties pour l'avenir, au même titre que la perspective d'un recours au financement privé pour les grands projets présentant une rentabilité suffisante.

Ces premiers résultats, encore trop limités mais déjà tangibles, ont été acquis sans bouleversements ni remise en cause de la responsabilité primordiale des entreprises, avec le souci d'alléger la charge du contribuable et d'offrir à l'usager, auquel un effort financier mesuré sera demandé, un service de qualité accrue. Je considère, en libéral que je suis, que la voie ainsi tracée constitue la voie de l'avenir et que ce budget est conforme aux orientations ainsi définies. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I., de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

M. le président. La parole est à Mlle Rapuzzi, rapporteur spécial.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (section commune et transports terrestres.) Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, après avoir pris acte de la nouvelle présentation budgétaire pour 1987, qui tenait compte des modifications que le nouvel organigramme gouvernemental apporte aux compétences ministérielles, la commission des finances a procédé à un examen des crédits affectés aux transports terrestres.

Elle a pris acte de l'éclatement de la section commune, dont les crédits sont repris et ventilés dans les autres sections du budget du nouveau ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.

Sur l'ensemble des crédits du ministère des transports, qui, avec 46 540 millions de francs, représentent près de la moitié du budget du ministère de l'équipement, les transports terrestres proprement dits se voient attribuer 41 074 millions de francs, ce qui représente une augmentation de 4,31 p. 100 par rapport à 1986.

S'agissant de la ventilation des crédits entre les différentes sections du ministère que mon rapport écrit retrace, leur comparaison avec les dotations de 1986 atteste que, compte tenu de l'effort de rigueur, que rappelait voilà un instant M. le ministre, appliqué dans la loi de finances à la plupart des ministères dépensiers, les actions du ministère des transports ont été épargnées, voire relativement privilégiées.

Aussi la commission des finances, après un examen attentif, a globalement approuvé les dotations de ce budget. C'est pourquoi, sans entrer dans le détail de ces crédits et compte tenu du temps qui m'est imparti, je voudrais rapporter ici les préoccupations et les propositions de notre commission sur l'aspect qualitatif de ce budget dans le contexte de l'économie générale de notre pays.

Je rappellerai tout d'abord que, comme les années précédentes, notre commission a pris acte du montant des crédits destinés à assurer la continuité territoriale entre le continent et la Corse, soit 727 430 000 francs en 1987, ce qui représente

une augmentation de 6 p. 100 par rapport à 1986, la subvention de l'Etat couvrant la différence entre le prix de revient des compagnies aériennes et maritimes et les sommes payées par les usagers.

Pour l'essentiel, les dotations du budget des transports terrestres financent, comme les années précédentes, les interventions de l'Etat dans les secteurs des transports collectifs urbains et interurbains, voyageurs et marchandises, aussi bien dans les dépenses de fonctionnement que dans la réalisation des grandes infrastructures de transport. Ces interventions sont de nature et d'importance inégales.

Au surplus, on assiste actuellement à des évolutions qui, au fil des années, nécessitent des rapports nouveaux entre l'Etat et ses partenaires.

Dans le budget pour 1987, les rapports entre l'Etat et la S.N.C.F., l'Etat et la R.A.T.P., l'Etat et les collectivités territoriales, les communes, les départements et maintenant les régions pour les transports en province, ont retenu plus particulièrement l'attention de la commission des finances.

Tout d'abord, la S.N.C.F. se voit, cette année encore, attribuer plus de 3 p. 100 des crédits du budget des transports, soit 33 366 838 000 francs. Toutefois, vous l'avez souligné voilà un instant, monsieur le ministre, la commission des finances a noté avec satisfaction que cette participation de la S.N.C.F., hors charges de retraite, ne progresse plus que de 1,74 p. 100 en 1987, soit une légère diminution en francs constants.

Pour un examen plus précis des concours de l'Etat à la S.N.C.F., et compte tenu du temps qui m'est imparti, vous voudrez bien, je l'espère, vous reporter à la page 16 de mon rapport écrit où un tableau fait ressortir le poids considérable des charges de retraite. La contribution de l'Etat a progressé de 3,02 p. 100 par rapport à 1986, soit dans des proportions moindres que les années précédentes.

Les obligations auxquelles l'Etat doit faire face en matière de retraite résultent de l'article 28 du cahier des charges de la S.N.C.F. Elles tiennent compte d'une situation démographique suffisamment parlante. En effet, en 1987, on comptera 237 900 cotisants pour 387 600 retraités. Les modifications annoncées dans la presse, que la S.N.C.F. appliquera sans doute, et tendant à réduire sensiblement encore les effectifs, ne modifieront pas dans un sens favorable ce rapport démographique. Par conséquent, vous ne pouvez, monsieur le ministre - la commission des finances vous en donne acte - qu'inscrire les crédits demandés et qui résultent de textes incontestables.

Toujours pour la S.N.C.F., on signalera également une légère diminution par rapport à 1986 des dépenses de compensation des tarifs sociaux. C'est la conséquence de la décision tendant à ramener de 30 p. 100 à 25 p. 100 la réduction en faveur des billets annuels de congés payés.

Par ailleurs, il est indiscutable que les contributions de l'Etat pour 1987 au budget de la S.N.C.F. se stabilisent. Vous l'avez dit, monsieur le ministre, et l'ensemble des membres de la commission des finances l'ont constaté. Cette nouvelle situation est indiscutablement la conséquence des nouveaux rapports instaurés entre l'Etat et la S.N.C.F., à la fois en vertu des dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs prévoyant un nouveau statut de la S.N.C.F. et du contrat de plan Etat-S.N.C.F., signé au mois d'avril 1985.

Comme les membres de la commission des affaires économiques et du Plan, les membres de la commission des finances se sont longuement interrogés sur les perspectives d'évolution de la situation financière de la S.N.C.F. Les avis étaient nuancés s'agissant de la crédibilité de l'objectif selon lequel le budget d'exploitation de la S.N.C.F. serait équilibré en 1989, comme le prévoyait le contrat de plan.

La commission des finances a néanmoins pris acte de l'amorce de la réduction du déficit d'exploitation. Les résultats prévisionnels pour 1986 sont positifs et permettent de déduire que la situation s'améliorera encore en 1987 pour arriver à l'équilibre souhaité par tous en 1989.

Si cette évolution justifie un optimisme relatif, l'énorme déficit de 1985 - 32,5 millions de francs - reste préoccupant car l'Etat devra verser à la S.N.C.F., comme cela figure dans le contrat de plan, une participation exceptionnelle de 3,4 milliards de francs.

En dépit d'une amélioration du trafic de voyageurs et des résultats spectaculaires obtenus par le T.G.V., notamment le T.G.V. Sud-Est, les recettes de la S.N.C.F. sont légèrement

inférieures aux prévisions. Cela est dû, en particulier, aux très mauvais résultats du trafic de marchandises. Comme l'a rappelé notre collègue M. Berchet, et comme je l'ai souligné dans mon rapport écrit, cette situation est inquiétante.

Nous notons également une réduction substantielle des dépenses, due à un effort rigoureux en matière de dépenses d'exploitation. C'est ainsi que, pour 1987, les dépenses diminueront d'environ 1,5 milliard de francs sur les prévisions, ce qui est de bon augure.

Un programme d'économies d'énergie a été lancé, trop timidement, selon nous.

Il faudra persévérer dans cette voie car, je le rappelle à nouveau, l'endettement à long terme de la S.N.C.F. est considérable et préoccupant.

Pour finir sur une note optimiste, il convient de souligner la rentabilité du T.G.V. Les résultats du T.G.V. Sud-Est sont intéressants ; sa rentabilité est de 15,2 p. 100. Ce résultat conforte ses partisans d'autant que, voilà quelques années, en particulier dans cette enceinte, certains émettaient des doutes très vifs sur ce sujet. Aujourd'hui, au contraire, je dois me faire l'interprète du souhait de la commission des finances unanime de ne pas différer trop longtemps les projets de T.G.V. en cours, comme le T.G.V. Atlantique, ou en prévision, comme le T.G.V. Nord et le T.G.V. Est.

La commission voit dans cette modernisation des équipements de la S.N.C.F. la possibilité de disposer enfin d'un grand réseau moderne. En outre, les recettes de ce grand réseau pourront à terme équilibrer largement les dépenses et, sans une aide excessive de l'Etat, assurer les échéances et les engagements pris.

En 1987, l'Etat interviendra également dans des proportions très importantes, que certains jugent d'ailleurs excessives, en faveur de la R.A.T.P. Vous l'avez dit, monsieur le ministre, je ne m'étendrai donc pas sur ce sujet.

Cette aide est indispensable à l'équilibre de son budget d'exploitation malgré une atténuation des déficits par rapport aux années précédentes. Ce résultat modeste est néanmoins positif ; la commission des finances en a pris acte avec satisfaction.

Les dotations en matière d'équipements sont elles-mêmes en relative diminution puisque, par exemple, les crédits de paiement diminuent sensiblement par rapport à 1986. Il en va de même pour les dotations accordées à la S.N.C.F. banlieue puisque, pour les réductions de tarifs appliquées dans ce secteur, la participation s'élève à 77 millions de francs, soit une diminution de 2,53 p. 100.

Malgré leur stabilisation, les concours de l'Etat aux transports en commun de la région parisienne atteignent encore 24 p. 100 dans le budget d'exploitation de la R.A.T.P., alors que les usagers interviennent pour à peine un peu plus de 35 p. 100, la région d'Ile-de-France faisant, elle aussi, un effort considérable. Voilà encore un service public qui est loin d'arriver à l'équilibre par ses propres moyens.

Je terminerai mon intervention par un rapide rappel des observations de la commission des finances sur la contribution de l'Etat aux dépenses des transports collectifs urbains de province.

Il convient, tout d'abord, de rappeler que, contrairement à ce qui se passe pour la région parisienne, l'Etat n'intervient que pour les dépenses d'investissement et ne participe absolument pas aux dépenses d'exploitation.

Sur ce chapitre, vous avez dit, monsieur le ministre - je crois inutile d'y insister car tout le monde l'a noté - que la priorité sera accordée en 1987 à la poursuite des opérations en cours de réalisation pour les métros de province - Lille, Lyon, Grenoble, Marseille - et des opérations engagées, comme le métro de Toulouse.

La politique de conventionnement en matière de transports non urbains engagée depuis 1983 sera poursuivie. Néanmoins, monsieur le ministre, vous invoquez les difficultés du moment. Or je rappelle - je parle en ma qualité d'élus de province, mais n'étant pas le seul membre de la commission des finances de cet avis, je reste, par conséquent, fidèle à la mission qui m'a été confiée - que les élus de province responsables des lignes de transports en commun assument dans leurs budgets communaux des participations considérables au déficit d'exploitation et qu'ils assurent seuls le remboursement des subventions accordées pour la mise en place de tarifs préférentiels pour les familles nombreuses, les anciens combattants, les mutilés, les écoliers, les ouvriers.

Dans la mesure où l'Etat se montre trop parcimonieux en matière d'équipement, les élus de province sont doublement pénalisés.

Monsieur le ministre, je sais que vous ne pourrez pas m'apporter aujourd'hui la réponse souhaitée ; je ne vous chercherai cependant pas une querelle inutile. Je note toutefois que les autorisations de programme pour les contrats de développement passent de 190 millions de francs en 1986 à 44 millions de francs en 1987, et que les crédits de paiement enregistrent également une baisse très sensible.

Cette situation ne peut pas vous donner satisfaction ; il conviendra de rattraper le temps perdu dans les prochaines lois de finances.

Les transports collectifs urbains de province ne retrouvent pas, eux non plus, le haut niveau qui était le leur en 1986. Les crédits de paiement passent, en effet, de 549 millions de francs à 425 millions de francs.

En revanche, le contrat de plan Etat-région d'Ile-de-France sera, lui, scrupuleusement respecté. Si les élus de la région d'Ile-de-France avaient pu craindre que les dotations accordées pour 1986 ne conduisent à un retard qui ne permettrait pas d'exécuter intégralement le contrat de plan, ils ont reconnu en commission des finances que, pour 1987, avec une augmentation de 33 p. 100 de la participation de l'Etat au contrat de plan de la région d'Ile-de-France, il est maintenant acquis que ce dernier sera correctement exécuté.

Pour toutes ces considérations, peut-être un peu trop sommairement rapportées, votre commission des finances dans sa grande majorité recommande l'approbation du budget des transports terrestres pour 1987, ainsi que celle des dispositions de l'article 55 du projet de loi de finances pour 1987. (*Applaudissements sur les travées socialistes, de la gauche démocratique, de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

M. le président. La parole est à M. Berchet, rapporteur pour avis.

M. Georges Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (transports terrestres). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des affaires économiques et du Plan a examiné avec beaucoup d'attention - vous vous en doutez - les différents aspects des transports au travers de ce budget. Je n'insisterai pas sur les éléments chiffrés, car Mlle Rapuzzi les a excellemment présentés.

En tout premier lieu, la commission s'est félicitée de la hausse des crédits de ce budget - 3 p. 100 globalement - que vous répartissez ainsi : plus 2 p. 100 pour les dépenses ordinaires et plus 13 p. 100 pour les dépenses en capital.

Elle a apprécié, par ailleurs, la rebudgétisation du fonds spécial de grands travaux, conformément à la recommandation de la Cour des comptes et surtout à une stricte orthodoxie financière.

Mais, bien évidemment, la situation de la S.N.C.F. a retenu notre attention, puisque cette société fait largement appel aux crédits de votre ministère. La situation financière a subi une évolution plutôt favorable depuis 1985, premier exercice du contrat de plan, et cela par suite d'économies importantes et malgré des pertes de recettes par rapport aux prévisions qui avaient été faites.

L'évolution du trafic passagers, vous l'avez dit, est positive avec une hausse de l'ordre de 2,70 p. 100-3 p. 100 entre 1984 et 1985 ; une part importante est due au T.G.V., qui connaît une hausse de 10 p. 100 environ avec un coefficient de remplissage de 73 p. 100. C'est une parfaite réussite.

La tendance globale de l'année 1986 au niveau des voyageurs se caractérise plutôt par un tassement de l'ordre de 0,3 p. 100 pour le premier semestre de 1986 par rapport au même semestre de 1985. Mais, hélas ! le trafic marchandises est en retrait de 3 à 4 p. 100 par rapport à 1984, selon que l'on compare les tonnes transportées ou les tonnes kilométriques. Globalement, le trafic marchandises représente 40,4 p. 100 du marché national. Bien entendu, ce résultat est à rapprocher de la conjoncture économique de la France, dont la croissance, mesurée en termes de produit intérieur brut marchand, n'a été que de 1,1 p. 100 en 1985 contre 1,5 p. 100 en 1984.

Ces baisses s'expliquent par le ralentissement de l'activité sidérurgique, la conversion au nucléaire et un accroissement de la concurrence des transports routiers.

Le déficit de 1985 s'établit à 4 486 millions de francs contre 6 148 millions de francs en 1984. Il convient de souligner que le déficit cumulé est toujours de 32 500 millions de francs et que l'encours de la dette s'établit au 30 juin 1986 à 35 191 millions de francs. C'est dire l'importance anormale des frais financiers qui en découlent.

Nous notons également la progression du concours exceptionnel de l'Etat à l'assainissement financier de la S.N.C.F. : 3,460 milliards de francs en 1987 contre 3 milliards en 1986. Quel sera ce concours en 1989, année d'équilibre, monsieur le ministre ? Sera-t-il toujours exceptionnel ou définitivement résorbé ?

La compensation de la charge de retraite passe de 12 362 millions de francs en 1986 à 12 991 millions en 1987. La politique courageuse de réduction des effectifs imposée par le contrat de plan conduira dans une certaine mesure à augmenter encore cette compensation. C'est un moindre mal !

Signalons qu'en 1986, la S.N.C.F. comptait 237 900 actifs pour 387 600 retraités. En 1987, les prévisions sont de 237 200 actifs pour 383 200 retraités. On constate donc que le rapport entre actifs et retraités se dégrade.

Au niveau des investissements, liés au contrat de plan Etat-S.N.C.F., le T.G.V. Atlantique, le plan ferroviaire breton et l'électrification de Paris-Clermont-Ferrand semblent se dérouler conformément aux prévisions.

Les équipements de sécurité se poursuivent normalement, hormis, semble-t-il, la suppression des passages à niveau dont le rythme annuel a paru insuffisant à la commission.

Le montant des investissements, hors ceux qui sont cofinancés avec l'Etat, s'établirait aux environs de ceux de 1986, soit de l'ordre de 8,2 milliards de francs, mais nous n'avons pu obtenir les chiffres exacts car les négociations avec le F.D.E.S. ne sont pas terminées. Je ne parlerai pas du T.G.V. Nord, monsieur le ministre, puisque vous avez bien voulu préciser quelle était la situation à ce sujet.

Un certain nombre de liaisons d'intérêt régional ont été mises en place dans le cadre de conventions passées avec les régions et, au 10 juillet 1986, quinze régions ont accordé leur concours. Les prévisions sont donc respectées, mais je vous demanderai d'y porter une attention particulière, monsieur le ministre.

Un certain nombre de commissaires ont tenu à marquer leur appréhension face à cette politique qui conduira nécessairement à accentuer les retards de desserte des régions les plus pauvres dont les moyens financiers sont les plus limités. Que deviendra donc, alors, la maîtrise des dessertes régionales dont vous nous avez parlé ?

Ces mêmes commissaires suggèrent que soit étudié un système de péréquation nationale - cela existe bien pour la taxe professionnelle - qui permette un développement harmonieux de notre pays.

La commission a tenu, par ailleurs, à rendre hommage aux efforts de redressement entrepris par la S.N.C.F. Elle ne méconnaît pas les difficultés de concilier service public et rentabilité économique.

Quant à la R.A.T.P., la commission a noté les efforts de redressement caractérisés par une meilleure maîtrise des effectifs, la recherche systématique d'économies par une rationalisation des méthodes d'entretien, une meilleure politique de l'approvisionnement, une amélioration de la productivité externe, notamment au niveau de la circulation des autobus. On peut se demander pourquoi ces recherches systématiques n'ont pas été entreprises plus tôt.

Une nouvelle fois, la commission a remarqué que l'usager ne couvrirait que 34,5 p. 100 des charges d'exploitation et que l'Etat en supportait 27,8 p. 100, le solde étant versé par les entreprises et les collectivités locales de la région parisienne.

Force est donc de constater que la R.A.T.P. fait appel à une solidarité financière de la province. C'est très exactement ce que souhaitent, en sens inverse, les régions les plus défavorisées en matière de conventionnement S.N.C.F. Nous serions heureux d'obtenir votre avis, monsieur le ministre, sur ce point.

Quant au financement des infrastructures, il est assuré désormais à hauteur de 40 p. 100 par l'Etat au lieu de 30 p. 100, 40 p. 100 par la région au lieu de 30 p. 100, et le solde par prêts à taux bonifié, tout cela pour éviter l'accroissement des frais financiers.

En ce qui concerne les transports collectifs, Mlle Rapuzzi l'a indiqué, les engagements pris seront tenus mais les délais de réalisation seront allongés pour tenir compte des disponibilités budgétaires. C'est le cas de Grenoble, Marseille, Lyon, Lille et Toulouse.

Quant au trafic routier de marchandises, il est en légère hausse depuis 1983, hausse qui pourrait être de l'ordre de 2 p. 100 en 1987. Il s'agit là d'un secteur dynamique en progression constante qui se prépare à affronter en 1992 un marché européen au sein de la Communauté.

Après étude de votre budget, la commission m'a chargé de vous faire part, monsieur le ministre, de quelques réflexions ou interrogations.

En période d'économie libérale, dans une atmosphère de concurrence, ne convient-il pas de se demander quelle doit être pour l'Etat la politique à suivre en matière d'offre des moyens de transports ?

En effet, l'Etat, par le biais des crédits budgétaires, influence l'offre et se trouve confronté paradoxalement à des effets contraires. C'est ainsi qu'en allongeant le réseau autoroutier et en améliorant la sécurité sur route, le transport individuel est favorisé au détriment du transport collectif, ce qui ne correspond peut-être pas toujours à ce que l'on cherche. Du même coup, la route est privilégiée pour le transport de marchandises par rapport au rail.

En revanche, le caractère plus économique du rail sur longue distance, la réduction du coût des nuisances dans les villes tendent à favoriser le transport collectif.

La nécessaire prise en compte des investissements lourds - rail et canaux - mal rentabilisés, pose également un problème.

L'Etat doit-il, sans souci de complémentarité, multiplier les offres de transport en saupoudrant les crédits d'investissement ou les subventions d'équilibre ?

La mission de service public de la S.N.C.F. est avant tout relative au transport des passagers et il ne serait pas raisonnable d'en rechercher l'équilibre, compte tenu de l'aspect social.

En revanche, au niveau des marchandises, la libre concurrence devrait être la règle.

Il nous semble donc que, dans un souci bien compris d'aménagement du territoire, une très large réflexion pourrait être entreprise en introduisant éventuellement les possibilités de financements privés pour les infrastructures.

Tel est le rapport adopté par la commission des affaires économiques et du Plan qui vous recommande, mes chers collègues, de voter les crédits inscrits. (*Applaudissements sur certaines travées de la gauche démocratique et sur les travées socialistes, ainsi que sur les travées de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

M. le président. La parole est à M. Schwint, rapporteur spécial.

M. Robert Schwint, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (votes navigables). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le rapport que j'ai l'honneur de présenter au nom de la commission des finances ne concerne que les dépenses spécifiques au domaine des voies navigables. Il ne prend en compte ni les dépenses de l'administration centrale ni celles des services extérieurs communs à plusieurs domaines. En revanche, comme lors du précédent budget, il traite des crédits affectés à la batellerie.

Je formulerai quatre observations sur ce budget.

Premièrement, il donne la priorité aux travaux d'entretien et de restauration du réseau existant, ce qui mérite d'être souligné. Pour atteindre cet objectif, 106 millions de francs sont prévus sur les crédits de dépenses ordinaires et 158,5 millions de francs en autorisations de programme.

Deuxièmement, il permet de respecter les contrats de plan Etat-régions : 155 millions de francs serviront à financer les contrats de plan signés avec les régions du Nord-Pas-de-Calais et du Languedoc-Roussillon.

Mais, troisièmement, l'évolution des crédits d'équipement des voies navigables est très contrastée.

La dotation en crédits de paiement augmente de manière significative - plus 5,6 p. 100 - pour accélérer l'engagement des opérations.

En revanche, les autorisations de programme enregistrent une baisse de 24 p. 100, laissant ainsi mal augurer de la réalisation du schéma directeur des voies navigables.

Quatrièmement, l'absence d'engagements précis sur l'avenir de la liaison Rhin-Rhône comporte des conséquences fâcheuses pour l'avenir de la compagnie nationale du Rhône.

Je crois savoir que mon excellent collègue, M. Edgar Faure, président de l'association « Mer du Nord-Méditerranée », vous fera part de quelques réflexions pertinentes sur ce projet.

M. Edgar Faure. Merci de votre aimable allusion.

M. Robert Schwint, rapporteur spécial. C'est plus qu'une allusion !

Si nous examinons les crédits des voies navigables pour 1987, nous observons une légère diminution en francs constants puisque 523 millions de francs sont prévus contre 518 millions en 1986. C'est ainsi que la rigueur budgétaire affecte tant les dépenses ordinaires que les dépenses en capital.

Les dépenses ordinaires qui concernent le fonctionnement des services, les travaux d'entretien et d'exploitation, la subvention à l'office national de la navigation et l'amélioration des structures de la batellerie, s'élèveront à 187 millions de francs. Le projet de budget pour 1987 reconnaît donc une priorité à l'entretien et au fonctionnement des voies navigables. Au chapitre 44-41, qui traite de l'exploitation réglementée des voies navigables, figurent des crédits qui, en réalité, recouvrent la subvention versée à l'office national de la navigation. Traditionnellement, cette subvention de l'Etat représente à peu près 50 p. 100 du budget de l'office national de la navigation, budget alimenté, en outre, par différentes taxes qui, elles, diminuent naturellement en proportion du trafic. Il faudra donc que cet office poursuive, en 1987, les efforts qu'il a entrepris pour améliorer sa gestion, afin de pouvoir assurer l'équilibre de ses comptes en fin d'exercice.

La dotation inscrite au chapitre 45-47, qui regroupe les aides de l'Etat à la batellerie, révèle également une diminution de 20 p. 100 qui s'inscrit dans une politique générale d'économies budgétaires.

Enfin, pour l'armement rhénan, l'aide de l'Etat à la compagnie française de navigation rhénane a été maintenue dans des limites strictes, conformes à la volonté de redresser l'entreprise selon des orientations en cours de définition.

Pour les dépenses en capital, on note une diminution sensible des autorisations de programme. Les crédits se trouvent répartis de la manière suivante : une dotation de 155 millions de francs servira à financer les contrats de plan signés avec les régions ; 66 millions de francs sont prévus pour poursuivre la réalisation des opérations déjà engagées ; une dotation de 80 millions de francs sera consacrée, en 1987, à la réorganisation et à la modernisation du transport fluvial ; enfin, 25 millions de francs seront prévus pour maintenir les conditions d'exploitation technique du réseau fluvial.

Après ce rapide survol des crédits consacrés aux voies navigables en 1987, je vous dirai deux mots, au nom de la commission, sur l'organisation de la profession face à la diminution du trafic fluvial. En effet, une baisse de 4,2 p. 100 du tonnage transporté en 1984, puis de 8 p. 100 en 1985, est intervenue. La profession doit donc s'adapter, sous peine d'être complètement laminée. C'est vrai non seulement pour les artisans bateliers, mais aussi pour les grandes compagnies et les petites flottes.

En ce qui concerne les artisans bateliers, des réformes sont intervenues au cours des deux dernières années. Elles tardent cependant à faire sentir leurs effets.

La chambre nationale de la batellerie artisanale, instituée par l'article 40 de la loi d'orientation du 30 décembre 1982 et organisée par le décret du 14 mai 1984, est un établissement public qui joue le rôle d'une véritable chambre de métier. Depuis le 31 juillet 1987, elle est dotée officiellement d'un organe de décision représentatif et nous espérons qu'elle jouera un rôle important.

Avec l'entreprise artisanale de transports par eau, les artisans bateliers semblent s'être dotés d'un instrument intéressant pour améliorer leur dynamisme commercial et rega-

ner des parts de marché. Après plusieurs fluctuations, nous espérons que cette entreprise pourra apporter un certain nombre d'améliorations.

En conclusion, je dirai que le mode de transport fluvial continue de connaître une situation difficile en raison de la baisse des trafics traditionnels, c'est-à-dire les produits pondéreux en vrac. Les produits agricoles, les combustibles minéraux solides, les produits et les matériaux de construction représentent quelque 80 p. 100 des transports fluviaux de marchandises. Les céréales continuent cependant d'offrir des perspectives prometteuses.

Nous espérons que la poursuite des réformes de structure, dont je parlais voilà un instant, pourra permettre à cette profession de saisir sa chance.

Sous le bénéfice de ces différentes observations, votre commission des finances vous propose d'adopter les crédits des voies navigables pour 1987. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Braconnier, rapporteur pour avis.

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (routes et voies navigables). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, peut-être ai-je été un peu long concernant les routes, mais mon intervention était fonction de l'importance des crédits concernés. Vous comprendrez, dans ces conditions, que je sois plus concis pour ce qui concerne les voies navigables.

En effet, les dotations des voies navigables, déjà bien modestes les années précédentes - mon collègue M. Schwint l'évoquait - connaissent une stagnation des moyens de paiement - 523 millions de francs au lieu de 518 millions en 1986 - et un recul très marqué des autorisations de programmes : 242 millions de francs au lieu de 318 millions de francs.

Or les autorisations de programme constituent une indication des budgets à venir. On comprend donc parfaitement l'inquiétude de la profession de la batellerie. Qu'elle soit artisanale ou en société à caractère industriel, la batellerie était déjà confrontée aux difficultés résultant de la crise du trafic fluvial, qui risque de s'intensifier. Il est évident, en effet, que si le Gouvernement semble marquer un désintérêt pour les voies navigables, les investisseurs se tourneront vers d'autres moyens de transports, abandonnant ainsi progressivement le transport fluvial.

Ce budget donne l'impression d'être un budget de transition qui se limite aux travaux d'entretien et de restauration du réseau existant. Certes, il permet de respecter les contrats de plan Etat-régions, notamment pour les régions Nord-Pas-de-Calais et Languedoc-Roussillon. Cependant, des incertitudes planent encore, monsieur le ministre, sur la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent.

Une autre question importante peut surgir à propos de la dérivation du pont de Mâcon : la procédure d'enquête publique préalable à cette opération vient à expiration le 3 janvier prochain, ce qui signifie que si la déclaration d'utilité publique n'intervient pas avant cette date, il faudra recommencer toute la procédure. Or il est souhaitable que ce projet aboutisse, car il ne subsiste plus que cet unique goulet d'étranglement sur l'artère à grand gabarit Chalon-Fos.

Nous aimerions savoir, monsieur le ministre, si vous entendez autoriser les travaux de cette dérivation du pont de Mâcon.

De plus, une politique offensive en matière de voies navigables apparaît nécessaire, non seulement pour entretenir, mais aussi pour développer le réseau existant. Or, en ce qui concerne les grandes voies fluviales à grand gabarit de plus de 3 000 tonnes, rien n'est prévu dans ce budget, qu'il s'agisse de la liaison Rhin-Rhône ou des projets de liaison Seine-Nord et Seine-Est.

Reste donc la question de savoir si l'on veut dégager des ressources extra-budgétaires pour donner corps à un programme d'investissement significatif.

Ainsi, peut-être faudrait-il définir rapidement les relations entre E.D.F. et la Compagnie nationale du Rhône, comme le président de cet organisme l'a dit récemment, ce qui pourrait éventuellement permettre à E.D.F. de financer des liaisons à grand gabarit ? La question reste posée.

Enfin, compte tenu du fait que les crédits n'atteignent même pas la position basse du rapport Grégoire, qui suffit à peine à l'entretien, l'Etat a demandé la participation financière des communes urbaines pour l'entretien des berges. Je suis bien placé pour en parler. Or, compte tenu de l'état de délabrement des canaux, cela nécessite des sommes très importantes qui risquent de grever les budgets des communes. C'est une injustice, d'autant que vous n'entendez pas demander de participation aux petites communes traversées. Sous prétexte que des communes sont plus importantes et paraissent plus riches, vous leur demandez une participation - ce n'est pas de votre fait, monsieur le ministre, car cela se fait depuis plusieurs années - et cette situation nous paraît anormale. J'imagine que le maire d'Orléans se substituera au ministre pour résoudre cette question.

Mon collègue M. Schwint a parlé du problème de la batellerie ; je n'y reviendrai pas, d'autant que je partage totalement son analyse. Il est vrai que la batellerie artisanale a un personnel trop important par rapport au trafic. Comment régler les problèmes qui se posent à cette profession ?

En conclusion, si ce projet de budget accorde la priorité absolue à l'entretien et à la restauration des voies navigables, il traduit trop clairement une insuffisance d'ambition en faveur des grandes liaisons. Encore conviendrait-il qu'en un moment ou tout ne peut pas être réalisé en raison des difficultés budgétaires vous définissiez rapidement et clairement, monsieur le ministre, les priorités que vous entendez satisfaire, ainsi que les moyens budgétaires ou extra-budgétaires qui peuvent être dégagés à cet effet.

Même si la vérité est dure à dire, elle permettrait de distinguer la réalité de l'illusion et de mieux éclairer les investisseurs privés dans la définition de leurs orientations pour l'avenir.

Sous le bénéfice de la prise en compte de ces quelques observations, je propose au Sénat, au nom de la commission des affaires économiques, de bien vouloir approuver ce budget. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Fortier, rapporteur spécial.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (aviation civile et météorologie). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget de l'aviation civile pour 1987 s'inscrit dans un environnement difficile pour le transport aérien puisqu'en 1985 la croissance s'est ralentie et qu'en 1986 le trafic atlantique s'est fortement détérioré.

Il est difficile aussi pour la construction aéronautique parce que la concurrence terriblement agressive et l'effet des mouvements de parités monétaires peuvent profondément modifier l'équilibre et la rentabilité des projets.

Je rappelle, pour fixer les idées, que le marché de la construction aéronautique est considérable : 9 000 avions d'ici à la fin du siècle, soit un avion par jour pendant vingt ans !

C'est dans cet environnement que s'inscrit le budget de l'aviation civile qui, avec 4,2 milliards de francs, régresse de 11 p. 100. Il s'agit toutefois d'une diminution prévisible, après la forte poussée de 1986 et l'achèvement ou le ralentissement des programmes lourds de construction aéronautique.

Je vous renvoie à mon rapport écrit pour les données chiffrées et les mesures nouvelles et, sans oublier de présenter les crédits par action et les résultats par société, je voudrais, au cours de mon exposé, vous poser, monsieur le ministre, des questions précises sur lesquelles j'attends des réponses précises.

D'une façon générale, on peut considérer que les résultats des entreprises sous la tutelle de l'Etat sont satisfaisants, mais que chacune conserve d'importants facteurs de vulnérabilité.

C'est en particulier le cas de la compagnie nationale Air France.

Air France confirme en 1985 son ressaut de 1984. Les résultats sont là : la compagnie dégage des bénéfices, la marge brute d'autofinancement est élevée, toutes les filiales sont bénéficiaires. Le développement du fret, et, pour 1986, l'évolution du coût du carburateur ne sont pas étrangers à cette situation. Ainsi, sur le plan financier, la compagnie se

prépare dans de bonnes conditions au renouvellement de sa flotte en 1988-1990, renouvellement très important puisqu'il concerne plus du quart du total de la flotte.

Cependant, des interrogations subsistent.

La principale question est naturellement celle du cadre réglementaire de la profession, ce qu'on appelle la « déréglementation ».

La politique du transport aérien européen est entrée dans une phase cruciale. Le problème n'est pas ou n'est plus de savoir s'il y aura ou non une libéralisation car les choses sont claires : la libéralisation est d'ores et déjà en route. Le problème est de savoir comment elle se fera !

On sait déjà ce qu'elle ne sera pas. Il n'y aura pas de déréglementation à l'américaine ; l'état du marché en Europe, les multiples contrats bilatéraux, l'expérience américaine, qui est loin d'être positive, nous mettent à l'abri d'une déréglementation anarchique, désordonnée.

Mais cette garantie est, à elle seule, insuffisante, et je voudrais avoir, de votre part, monsieur le ministre, deux précisions.

D'abord, est-il envisagé d'aller plus loin que le partage 55-45 qui, à mon sens, est une limite maximale dans la phase actuelle de libéralisation ?

Ensuite, quelles mesures seront prises pour éviter le pillage du marché européen ? En effet, la vraie question de la libéralisation du transport aérien, c'est celle-là. Il ne s'agit pas de savoir ce que vont faire les Etats de la Communauté - ils sont d'ores et déjà d'accord pour assouplir leurs règles - mais s'il existe une vraie politique communautaire du transport aérien.

La seconde question concerne les efforts de gestion. La compagnie Air France a, dès à présent, consenti des efforts importants. Deux gisements de productivité paraissent cependant accessibles. Le premier concerne le personnel, le second la maîtrise complète de la gestion.

Sur le premier point, je peux citer le rapport particulier de la Cour des comptes consacré à Air France : « Il reste à la compagnie sa plus grande marge de progrès : celui des frais de personnel ». C'est une question capitale, et votre rapporteur a examiné dans le détail cette affaire.

En vérité, il faut distinguer selon les catégories de personnel ; si le personnel au sol et le personnel navigant technique se sortent plutôt bien des comparaisons internationales, en revanche, des efforts restent à faire concernant le personnel commercial. De récents mouvements de grève paraissent, à cet égard, mal venus et s'inspirent, à mon sens, un peu trop de considérations corporatistes. Quelle est votre analyse à ce sujet, monsieur le ministre ?

Sur la maîtrise de la gestion, je peux également évoquer la question du Concorde. L'Etat supprime toute participation à l'amortissement du Concorde. Soit ! Cela signifie-t-il que la compagnie aura désormais l'entière maîtrise de ses avions ?

J'en ai fini avec Air France. J'ai posé quatre questions, et je souhaiterais que vous y répondiez, monsieur le ministre.

Je serai plus bref sur Air Inter qui, après une année très difficile, en 1984, se redresse notablement. Le résultat a fortement progressé et l'évolution du trafic en 1986 est supérieure aux prévisions. La compagnie a digéré - si je puis dire - l'effet T.G.V. en adaptant ses capacités. Par ailleurs, la question du pilotage à deux s'est finalement réglée dans de bonnes conditions.

Deux inquiétudes pourtant demeurent : l'évolution toujours un peu plus préoccupante des frais de personnel et les effets induits par la déréglementation. Le réseau intérieur français est assurément l'un des mieux assurés des pays d'Europe et pourrait attiser la concurrence. Il faut donc être très vigilant.

Après le transport aérien, j'en viens à la construction aéronautique. Nos entreprises ont réalisé une incontestable percée sur ce marché difficile. C'est un succès énorme pour notre industrie, mais, là encore, tout n'est pas totalement acquis et beaucoup de points restent en suspension.

Première société : le constructeur Aérospatiale. L'Aérospatiale, dans le domaine civil, c'est environ 30 p. 100 d'Airbus-Industrie et si, en France, on croit à tort ou l'on avance un peu vite que les ventes d'Airbus sont des ventes d'avions français, il faut quand même reconnaître que notre pays est à la pointe de ce programme.

La coopération a ses avantages, mais elle a aussi ses contraintes, et si, par exemple, la construction de l'A-320 avait démarré un an ou deux ans avant, notre industrie ne s'en serait pas plus mal portée et l'on en aurait déjà vendu plusieurs centaines.

L'A-320 connaît malgré tout un succès remarquable : 419 commandes et options six mois avant le premier vol. C'est, mes chers collègues, un succès étonnant.

Grâce à cet appareil, Airbus-Industrie parviendra peut-être à gagner son pari d'obtenir 30 p. 100 du marché mondial de l'aviation de ligne. On en est encore loin, mais, déjà, les progrès sont significatifs. En chiffre d'affaires, Airbus-Industrie est passé de 7 p. 100 à 15 p. 100 du marché mondial.

En dépit de ce résultat, la situation est encore très tendue. Le principal responsable en est la formidable partie de bras de fer entre les constructeurs mondiaux et l'incroyable guerre des prix qui en résulte : des tarifs très inférieurs à ceux qui étaient envisagés et un cours du dollar affaibli ont pour effet de donner des perspectives de rentabilité médiocres. En outre, les autres programmes et la dépendance à l'égard de grands contrats spectaculaires ne sont pas de nature à atténuer ces craintes.

Concernant l'Aérospatiale, je souhaite vous poser deux questions, monsieur le ministre.

Est-il envisagé de renégocier les remboursements des avances accordées à l'A-320, au-delà du 600^e avion ?

Est-il envisagé, par ailleurs, de chercher à nouveau l'association des banques au financement de la phase de développement des nouveaux programmes d'Airbus-Industrie, à savoir A-330 et A-340 ? Le bilan de la première tentative, en 1985, est plutôt négatif, et l'on peut regretter que les banques nationalisées n'aient cru devoir prendre un risque qu'à concurrence de 120 appareils, alors qu'il y a à ce jour 140 ventes fermes et plus de 400 commandes.

Après le constructeur, je dirai quelques mots sur le motoriste national, la S.N.E.C.M.A.

Chaque année, votre rapporteur se félicite de la collaboration exemplaire de la S.N.E.C.M.A. et de General Electric. Elle a permis à la S.N.E.C.M.A. - cela est mal connu - d'être parmi les tout premiers motoristes mondiaux, parmi les tout premiers exportateurs français.

Je me souviens d'avoir lu une publicité dans un journal qui était ainsi rédigée : « Boeing, le premier exportateur français aux Etats-Unis... ». Et pourtant, c'est vrai ! La remotorisation des Boeing 737, c'est le moteur franco-américain CFM 56-3 : plus de 1 100 moteurs sont commandés. Si l'on s'en tient aux devises, on gagne autant d'argent avec les moteurs franco-américains qu'avec l'avion européen !

Pourtant, ce succès est fragile. La concurrence du moteur du consortium international est très agressive et, dans la motorisation de l'Airbus A-320, il semble avoir un léger avantage au détriment du CFM 56-5. Contrairement au CFM 56-3, la rentabilité du CFM 56-5 n'est pas assurée dans l'état actuel du marché. Le nouvel avion A-340 pourrait cependant donner le petit coup de pouce nécessaire.

Une question complémentaire : depuis quatre ans, le « Plan d'action technologique » connaît de sérieuses vicissitudes. La position des pouvoirs publics est-elle aujourd'hui clairement arrêtée ?

Après le transport aérien et la construction aéronautique, quelques mots sur Aéroports de Paris.

La qualité du service est essentielle pour le transport aérien. Cette qualité passe par des investissements lourds et difficiles à financer. Pour maintenir son objectif d'autofinancement, Aéroports de Paris doit maximiser ses produits. Une certaine liberté tarifaire pourrait être accordée. Les pouvoirs publics pourraient borner leur contrôle à la fixation d'un objectif d'autofinancement et au cadre général tarifaire, sans intervenir au niveau des tarifs particuliers.

Mais la qualité du service, pour l'usager, c'est aussi un accès commode aux aéroports.

Je parle de cette question depuis près de vingt ans. Il me paraît inconcevable qu'elle ne soit pas encore réglée. Est-ce si difficile d'avoir une liaison directe entre Paris et ses aéroports ?

Il a été évoqué la possibilité d'un V.A.L. - véhicule automatique léger - construit par Matra, entre Orly et Paris. Où en est cette affaire qui, d'ailleurs, ne me paraît pas totalement satisfaisante dans la mesure où il y aurait toujours une rupture de charge, c'est-à-dire un changement ? Je voudrais, sur ce point, obtenir des précisions.

Je dirai quelques mots également sur l'aviation légère et sportive, qui ne se porte pas très bien. Elle accuse en effet un déclin sensible dans le budget, ce qui est regrettable : les subventions aux aéroclubs retrouvent à peine leur niveau de 1981 en francs courants, ce qui représente une baisse, en francs constants, de 4,6 milliards de francs, soit 30 p. 100 de moins.

Monsieur le ministre, n'ayant pu trouver le temps nécessaire pour rencontrer l'ensemble des responsables de l'aviation légère et des aéroclubs, je souhaiterais vous poser ultérieurement une question orale avec débat. Nous pourrions ainsi évoquer l'ensemble des problèmes qui se posent à l'aviation légère et aux aéroclubs, activités que nous devons à tout prix soutenir.

Enfin, après avoir examiné chacune des grandes sociétés, je voudrais évoquer un problème qui les concerne toutes : la participation des salariés.

Je regrette que la participation des salariés au capital n'ait pas été évoquée plus souvent. Je rappelle les efforts que M. Pintat a consentis s'agissant de cette question ; je vais tenter de les prolonger.

Cela est d'autant plus regrettable qu'une loi existe à cet égard. Il s'agit de la loi du 3 décembre 1973 qui prévoit l'actionnariat des salariés de l'Aérospatiale et de la S.N.E.C.M.A. Cette loi n'a pas reçu d'application. Mais, depuis 1973, la situation s'est totalement modifiée. Aujourd'hui, ces entreprises réalisent plus de la moitié de leur chiffre d'affaires sur le programme civil. Certes, les bénéfices sont aléatoires et leur distribution bute sur le remboursement des avances de l'Etat. Cependant, à l'heure où le Gouvernement tente de relancer la participation, je souhaiterais qu'il prenne les initiatives pour l'appliquer à ces sociétés, quand cela est possible.

Je crois même qu'il est possible d'aller plus loin, car certains éléments qui peuvent freiner la participation dans ces sociétés n'existent pas pour les sociétés nationales de transport aérien. Dès lors, ma question est claire et simple : pourquoi ne pas introduire - sous conditions naturellement - l'actionnariat du personnel dans les compagnies aériennes, notamment à Air France, préalable - pourquoi pas ? - à une ouverture de capital ?

C'est sur cette idée d'avenir que la commission a décidé, mes chers collègues, de vous proposer l'adoption des crédits du budget de l'aviation civile. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R.P.R., de l'U.R.E.I. et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

M. le président. La parole est à M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis.

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (aviation civile). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, vous avez trouvé dans le rapport imprimé les informations traditionnelles et statistiques sur la situation internationale du transport aérien et sur la situation des compagnies françaises. Je n'aborderai donc à cette heure que quelques éléments qui revêtent un aspect particulier du fait de l'actualité.

Je commencerai par les turbulences enregistrées dans le monde du transport aérien du fait de la déréglementation réalisée aux Etats-Unis à la suite de la décision prise par le Congrès en 1978. Cette volonté de libéralisation des droits de trafic et des tarifs est apparue en Europe. Il semble pourtant que l'Europe ne puisse importer telle quelle la déréglementation américaine.

Les Américains sont partis d'une super-réglementation pour aboutir à une super-déréglementation. Heureusement, l'Europe connaît une situation moins tranchée.

Le Parlement européen s'est donné pour objectif la réalisation du Marché commun vers l'année 1992. Pour éviter les inconvénients d'une libéralisation sauvage, à laquelle mon ami M. Marcel Fortier vient d'ailleurs de faire allusion, il apparaît nécessaire de bien fixer les règles du jeu, c'est-à-dire celles d'une concurrence loyale.

La commission des transports du Parlement européen estime que, pour atteindre cet objectif, il convient de mener, en même temps que le programme de libéralisation et peut-être même avant, un travail de recherche des conditions d'harmonisation du fonctionnement des transports aériens des Etats, notamment sur les plans fiscal et social.

Il apparaît que ces idées louables ont quelque peine à se réaliser, les Etats souhaitant, pour la plupart, que l'harmonisation se fasse sur la base de leurs propres dispositions nationales.

Le marché commun des transports, du fait de la double volonté de libérer les trafics et les tarifs et d'harmoniser les conditions d'exploitation, ne peut se faire qu'à petits pas. La commission des affaires économiques demande donc au Gouvernement de tout mettre en œuvre pour que ces pas, peut-être petits, soient néanmoins assurés et nombreux.

C'est dans le cadre de cette déréglementation européenne que s'inscrit l'évolution des compagnies françaises.

Jusqu'à ce jour, nos compagnies se sont partagé, dans des conditions acceptables, le trafic français dans le monde : Air France et U.T.A. assurent le trafic international ; Air Inter les liaisons nationales importantes ; les compagnies de troisième niveau les autres liaisons domestiques.

Les choses sont en train de changer. Le Gouvernement a autorisé la concurrence franco-française : U.T.A. et Air France assurent des vols entre Paris et la Polynésie par la côte ouest des Etats-Unis alors que, jusqu'à cet été, U.T.A. desservait uniquement la Polynésie et Air France la côte ouest des U.S.A. Quant aux compagnies de vol à la demande, elles sont autorisées à assurer des liaisons entre la métropole et les départements d'outre-mer.

Il est évident que, comme pour les transports aériens européens, la concurrence entre compagnies françaises doit s'exercer dans le respect des exigences d'un service public et des conditions particulières dues à l'irrégularité des trafics.

A titre d'exemple, la liaison métropole-Antilles exige en période de pointe quarante et un vols de Boeing 747 par semaine et dix seulement dans les périodes creuses ; les coefficients de remplissage varient de 20 à 98 p. 100.

Les exigences d'un service bien rendu dans des conditions aussi particulières expliquent les difficultés à obtenir des tarifs bas. La cause principale de ces irrégularités dans le trafic tient aux périodes de vacances.

La commission des affaires économiques s'est posée, naïvement sans doute, mais non moins logiquement, la question de savoir si la solution, ou au moins une partie de la solution, ne pourrait être trouvée dans l'étalement des vacances, vacances des scolaires mais également vacances des fonctionnaires.

Nous savons bien, monsieur le ministre, que l'étalement des vacances est un serpent de mer, mais nous souhaitons connaître votre sentiment et savoir si vous renoncez définitivement à rechercher les moyens qui permettraient de gommer, au moins en partie, ces irrégularités de trafic.

En tout état de cause, les contraintes imposées à notre compagnie nationale doivent être supportées dans les mêmes conditions par les compagnies autorisées à réaliser ces dessertes.

La Corse n'est pas à l'évidence un département d'outre-mer, mais l'environnement du transport aérien y est comparable.

Je ne résiste pas au plaisir, mes chers collègues, de vous rappeler cette déclaration, faite voilà une décennie au moins, par un député corse : « La Corse est une île, mais ce qui la caractérise, c'est que c'est une île entourée d'eau de toutes parts. » (*Sourires.*)

Cette déclaration, qui peut apparaître comme une lapalissade, démontre, sous forme de boutade, combien est durement ressenti l'isolement dû à l'insularité de la Corse.

Comme pour les départements d'outre-mer, la politique d'aménagement du territoire, la continuité territoriale exigent des dispositions qui s'inspirent de la recherche d'un mieux plutôt que d'une stricte doctrine.

Notre ami François Giacobbi a tout dit sur le sujet quand il proclame que « l'avion est l'autobus des Corses ».

Or les Corses ne sont pas satisfaits. Ils estiment notamment, et cela ne semble pas contestable, que les horaires du bord à bord sont mal adaptés, que les tarifs sont trop élevés et que les liaisons directes Paris-Corse sont très insuffisantes.

Pour le bord à bord, il faudrait utiliser des appareils plus petits, dont le taux de remplissage serait meilleur, sur des fréquences plus nombreuses et à des prix qui devraient, par conséquent, être moins élevés.

Air France vient, ces dernières semaines, de s'engager dans une bonne voie en organisant deux liaisons quotidiennes Nice-Bastia et deux liaisons quotidiennes Nice-Ajaccio avec des Fokker 28.

Les responsables corses, et plus spécialement peut-être les élus régionaux, qui ne semblaient pas jusqu'à ces derniers jours avoir été entendus par les compagnies, enregistreront - j'en suis sûr - avec satisfaction cette première amélioration.

Ces mêmes élus ont, en revanche, bien entendu le discours libéral du Gouvernement. Ils ont également suivi avec intérêt les dispositions prises pour les départements d'outre-mer. Tout à fait logiquement, ils demandent que les mêmes causes aient les mêmes effets. Ils étudient aujourd'hui l'éventualité d'une compagnie régionale qui pourrait utiliser les services des compagnies concurrentes d'Air France, d'Air Inter et de T.A.T.

Les dispositions de la convention du 7 janvier 1986, qui règlent les rapports entre l'Etat et la région pour les transports aériens, semblent contestées, à tout le moins insuffisantes.

Quelle est la solution ? Poursuite de la modification des comportements des compagnies amorcée récemment ? Participation plus importante de l'Etat au fonctionnement de « l'autobus » des Corses ? Constitution d'une compagnie régionale ?

Je n'ai pas de réponse, mais le moment est sûrement venu, monsieur le ministre, d'entreprendre une réflexion qui doit déboucher sur une solution satisfaisante, à condition que, comme pour l'Europe, comme pour les départements d'outre-mer, cette réflexion prenne en compte les contraintes du service public et l'harmonisation des conditions d'exploitation des liaisons aériennes.

La commission des affaires économiques avait, l'an dernier, attiré l'attention du Gouvernement sur l'impérieuse nécessité d'améliorer de manière significative la desserte de l'aérogare d'Orly.

La commission insiste à nouveau. Elle sait bien que la réalisation du T.G.V. Atlantique après le T.G.V. Sud-Est va favoriser le rail par rapport au transport aérien.

Dans le même esprit de concurrence loyale, il apparaît que les usagers doivent bénéficier d'une amélioration des liaisons entre Paris et Orly.

Votre récente réponse, monsieur le ministre, à mon interrogation à ce sujet, réponse qui figure *in extenso* dans le rapport imprimé, nous laisse sur notre faim. Peut-être pouvez-vous aujourd'hui nous en dire davantage ?

La commission, mes chers collègues, avait également insisté, ces dernières années - notamment lors de l'examen du budget de 1986 - sur les problèmes de sûreté, c'est-à-dire sur la protection des usagers contre tous les dangers et notamment ceux qui viennent du terrorisme. L'actualité justifie notre insistance. J'avais, à ce propos, interrogé le Gouvernement sur deux points : le nombre de laissez-passer délivrés de 1980 à 1985 sur la plate-forme des aéroports de Paris et les modalités de la taxe annoncée pour financer les moyens renforcés de contrôle. La réponse du ministre figure également dans le rapport imprimé. Je m'en tiendrai donc à quelques observations.

Les autorisations de pénétrer sur la plate-forme des aéroports sont nombreuses et d'origines diverses. Les autorisations en provenance des « badges » professionnels sont « évaluées » à 30 000, mais ce nombre est très approximatif. Le nombre de laissez-passer accordés par la police de l'air et des frontières en 1985 s'élevait à peu près à 23 000. Dans le même temps, la gendarmerie distribuait, elle, plus de 22 000 autorisations.

Votre commission, mes chers collègues, s'interroge et interroge le ministre. Ainsi, 80 000 personnes environ ont disposé en 1985 d'un document officiel permettant leur libre circulation sur les plates-formes d'Orly et de Roissy.

Trois autorités différentes sont habilitées à délivrer ces autorisations. N'est-ce pas trop ou, en tout cas, y a-t-il toute la coordination souhaitable ? Les autorités peuvent-elles valablement contrôler l'utilisation judicieuse de ces laissez-

passer ? Le Gouvernement peut-il justifier le nombre considérable de ces autorisations ? A-t-il la capacité de connaître à qui elles ont été accordées et pourquoi ?

Je tiens de source habituellement bien informée, selon l'expression consacrée, que, sur 1 000 autorisations, 300 sont dans la nature.

La commission des affaires économiques demande donc au Gouvernement de faire savoir au Sénat s'il connaît la nature de la nature. (*Sourires.*)

Vous annoncez par ailleurs, monsieur le ministre, la volonté du Gouvernement de doter les aéroports des appareils modernes permettant un contrôle précis en vue de lutter contre le terrorisme. Et, bien sûr, nous applaudissons !

Le budget prévoit la participation à partir de 1987, et pour quatre ans, des usagers. Cette participation des usagers n'est pas choquante. Votre commission estime au contraire qu'elle est de simple bon sens. L'important est de connaître sa répercussion sur le prix du billet. Des chiffres ont été avancés qui présentent des différences non négligeables. Le Sénat sera, monsieur le ministre, attentif aux précisions que vous voudrez bien lui donner.

Notre commission a bien voulu reprendre la suggestion que j'ai eu l'occasion de vous présenter, monsieur le ministre, en vue d'atténuer le montant de cette taxe nouvelle ou, à tout le moins, ses effets.

Si la dépense importante que vous prévoyez pour améliorer les conditions de surveillance est justifiée, elle n'en constitue pas moins un élément anti-économique au détriment du transport aérien. Il convient donc de rechercher les moyens d'en diminuer les effets pervers. Le moment n'est-il pas venu de décider la suppression ou au moins la diminution de la redevance destinée à la lutte contre le bruit autour des aéroports, redevance dont le produit cumulé depuis de nombreuses années semble à la fois important et inutilisé ?

Monsieur le ministre, j'en viens à ma dernière question concernant la sûreté : les mesures de contrôle d'entrée sur les plates-formes des aéroports de Paris sont-elles en voie d'application sur les aérodromes de province ? Deux anecdotes pourront, peut-être, guider vos réflexions. L'aéroport de Perpignan souffre d'un manque de clôture sur sept kilomètres de son périmètre. Les laissez-passer ont-ils, dans ce cas, une quelconque importance ? Quant à l'aéroport de Montpellier, il vient de connaître un événement qui ne manque pas de saveur : une vache a été tuée par les policiers sur la plate-forme. Il apparaît qu'elle avait franchi la clôture sans laissez-passer !... (*Sourires.*)

Sans attacher à ces situations une importance qu'elles ne méritent pas, je dois redire que les risques liés au terrorisme international existent aussi dans les aéroports de province et qu'il convient, comme pour les aéroports de Paris, de prendre les dispositions qui permettent, sinon de les supprimer, du moins de les réduire.

Une autre question est abordée ici, de façon traditionnelle, celle du contrôle de la navigation aérienne.

On a sans doute tort de ne mesurer l'importance de ce service que dans la mesure où, par fait de grève, il est défaillant, avec pour élément essentiel le nombre de millions de francs perdus de ce fait par les compagnies aériennes. La grève du 6 janvier dernier a coûté 8 millions de francs à Air France et 3,7 millions de francs à Air Inter. Nous avons connu pire au cours des années précédentes. Il est vrai que l'obligation du service minimum a été appliquée.

Il semble que le contrôle de la navigation aérienne restera source de conflit tant que les causes des cessations de travail persisteront. A cet égard, j'ai appris avec plaisir que les contrôleurs sont sensibles à l'effort réalisé dans le budget de 1987 pour la formation continue. Je crois, par ailleurs, que la revendication permanente et fermement maintenue, qui consiste à la prise en compte des primes pour le calcul des retraites, est négociable.

Enfin, monsieur le ministre, la commission et le Sénat souhaitent recueillir votre avis sur les informations selon lesquelles le service de contrôle de la navigation aérienne serait « défonctionnarisé » et confié à une agence. Si tel était le cas, la qualité du service serait-elle garantie ? Les emplois seraient-ils maintenus dans leur majorité et le Gouvernement pourrait-il, dans le cadre privé de cette agence, exiger un service minimum ?

Je terminerai par les constructions aéronautiques.

La poursuite du programme Airbus est une réussite, ainsi que vient de le dire M. Marcel Fortier, et la France y a pris une part importante. Aujourd'hui, 341 appareils de la famille sont en service dans 54 compagnies du monde entier et 541 appareils font l'objet de commandes fermes ou en option.

Comment, cependant, dans ce chant de gloire, ne pas déplorer que parmi les utilisateurs d'Airbus on ne trouve aucune compagnie britannique, alors que l'industrie britannique réalise 20 p. 100 du programme ?

J'ai déjà eu l'occasion, monsieur le ministre, d'interroger l'un de vos prédécesseurs à ce sujet, au moment du lancement du premier programme Airbus, voilà une dizaine d'années. La question semble se poser dans des termes comparables aujourd'hui.

Peut-on admettre que les Britanniques alimentent avec le programme Airbus leurs industries de constructions aéronautiques et refusent l'acquisition de ces appareils ? Notre Gouvernement compte-t-il intervenir auprès d'Airbus-Industrie pour rechercher un équilibre acceptable de la part des Britanniques entre la participation de leur industrie au programme Airbus et l'acquisition d'appareils Airbus par leurs compagnies aériennes ?

Pour être juste, il faut noter l'évolution heureuse du gouvernement britannique vers la coopération européenne, à la suite sans doute du succès commercial du programme A 320 et parce que, peut-être, une plus grande place a été accordée aux Britanniques au sein de la structure dirigeante d'Airbus-Industrie. Le gouvernement de Sa Gracieuse Majesté convaincra-t-il sa compagnie nationale British Airways qui, jalouse de son indépendance vis-à-vis de ses propres autorités, a cependant toujours choisi Rolls Royce pour la motorisation de ses avions ?

L'Europe de la construction aéronautique semble plus difficile encore à construire que l'Europe du transport aérien. C'est une raison supplémentaire pour que notre Gouvernement s'attache à cette tâche capitale avec une nouvelle ardeur.

Dans cet espoir, notre commission des affaires économiques et du Plan a donné, à une forte majorité, un avis favorable au projet de budget de l'aviation civile. (*Applaudissements sur certaines travées de la gauche démocratique, ainsi que sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 6 novembre 1986 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe du rassemblement pour la République, 25 minutes ;

Groupe de l'union centriste, 24 minutes ;

Groupe socialiste, 35 minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants, 35 minutes ;

Groupe de la gauche démocratique, 19 minutes ;

Groupe communiste, 17 minutes.

La parole est à M. Bécart.

M. Jean-Luc Bécart. Les années 1985 et 1986 marquaient déjà un recul en francs constants des moyens de paiement et une baisse substantielle des autorisations de programme.

Je voudrais faire remarquer, afin de donner aux chiffres leur sens véritable, que la comparaison des budgets de 1987 et de 1986 doit intégrer le F.S.G.T. Au total, en incluant le F.S.G.T., le budget des transports pour 1987 n'augmente que de 1,6 p. 100, c'est-à-dire qu'il recule une nouvelle fois en francs constants.

Mais le plus grave réside au-delà des chiffres eux-mêmes. En effet, les transports sont menacés par le démantèlement de la complémentarité entre modes de transport, par le recours systématique au secteur privé, au détriment des grandes entreprises nationales, et par la hausse généralisée de tarifs imposée aux usagers.

En disant cela, je ne fais pas de procès d'intention aux ministres concernés, puisqu'ils ont affiché publiquement ces objectifs.

Les transports collectifs sont les plus touchés. Les moyens de paiement alloués aux transports collectifs urbains reculent de 5 p. 100. L'indemnité compensatrice dont bénéficie la R.A.T.P. diminue de 0,5 p. 100 alors que celle de la S.N.C.F. de banlieue chute de 20 p. 100.

Mise à part la S.N.C.F. banlieue, tous les crédits de paiement sont en chute libre : les investissements diminuent de 21, 5 p. 100 pour la R.A.T.P., les recherches et expérimentations de 50 p. 100.

De nombreux projets sont menacés de retard, voire de substitution. Qu'advient-il du tramway prévu entre Saint-Denis et Bobigny ? En province, à l'exception du métro de Toulouse, le développement des réseaux de métro et tramways est compromis.

Le recul de 20 p. 100 des autorisations de programme nuira également aux transports collectifs interurbains, au premier chef à la S.N.C.F. Les usagers souffriront directement de la baisse de 30 à 25 p. 100 de réduction annuelle des billets de congés payés, alors qu'au contraire il aurait fallu étendre cette mesure sociale en accord avec le rôle de service public de la société.

En effet, selon nous, les deux principales entreprises nationales de transport collectif sont nommément visées. On veut exiger d'elles une optique de gestion purement financière en perdant de vue la qualité du service rendu aux usagers. Ces derniers sont invités à prendre le relais de l'Etat afin d'assurer l'équilibre des comptes, cela à une époque où l'engorgement de la circulation urbaine rend de plus en plus urgent le développement des transports en commun, ainsi que cela a été rappelé tout à l'heure.

Comment inciter les Français à se passer un peu plus souvent de leur voiture si on ne leur offre pas des transports collectifs bon marché et performants ?

A la S.N.C.F., 11 000 suppressions d'emplois ont été prévues en 1986 et 10 000 sont programmées pour 1987. Les mêmes objectifs prévalent pour la R.A.T.P. et l'équipement. En deux ans, plus de 30 000 emplois auront été menacés.

Ce budget marque, en fait, la volonté de privatiser des pans entiers du service public au nom de la sacro-sainte rentabilité financière. Le Sernam, l'armement naval S.N.C.F., l'entretien du matériel ont déjà été visés. Le T.G.V. Atlantique risque fort d'être le dernier investissement budgétisé.

Monsieur le ministre, vous avez déclaré au cours d'une conférence de presse : « Tous les équipements qui peuvent faire l'objet d'un financement privé doivent sortir du financement budgétaire ».

On risque donc d'assister à une nouvelle division du travail : aux crédits publics l'entretien coûteux et constant, et aux crédits privés les investissements jugés « rentables ».

L'opération du tunnel sous la Manche, le T.G.V. Nord, la privatisation, dans certains départements, de réseaux routiers, donnent une réalité à cette orientation.

La différenciation des rôles entre secteur public et secteur privé s'accompagne d'une différence de traitement des divers modes de transport. Le réseau routier est privilégié au détriment de la S.N.C.F. En effet, alors que les transporteurs routiers ne supportent pratiquement pas de coûts d'infrastructures, pris en charge par l'Etat, la S.N.C.F. voit ses charges s'accroître parallèlement à une réduction du réseau.

De la même façon, le transport fluvial est défavorisé. Ses crédits en dépenses ordinaires reculent de 0,9 p. 100, alors que les autorisations de programme diminuent de 25 p. 100 ! Les grands projets de voies navigables de la Seine-Nord, de la Seine-Est, du Rhin et du Rhône sont reportés à un horizon indéterminé.

Quant aux transports aériens, l'Etat profite de la bonne santé financière des entreprises d'aviation pour se désengager cette fois complètement. Dans ces conditions, les compagnies aériennes nationales pourront-elles faire valoir leur mission de service public face à la concurrence internationale accrue ? Les Etats-Unis, grâce à l'augmentation vertigineuse de leurs dépenses militaires, sont en train de financer - vous le savez - des projets de développement de leur industrie aéronautique, avec l'ambition affichée de monopoliser le marché occidental.

Bien entendu, cette déréglementation tous azimuts ne va pas sans aggraver les conditions de travail des salariés des transports. On assiste à une remise en cause des statuts des

cheminots, des salariés d'Air France, de la R.A.T.P., comme des transports urbains. Réduction des effectifs et gel des salaires sont à l'ordre du jour. Comme dans les autres domaines de la vie économique, il s'agit d'obtenir un alignement vers le bas des normes sociales.

En septembre et octobre, les salariés ont réagi à ces mesures avec un esprit de responsabilité. En effet, les atteintes aux conditions sociales et d'emploi vont de pair avec l'abandon de la cohérence du système de transport, de la santé financière des entreprises publiques et des P.M.E. des transports, ainsi que de la préservation de l'environnement et de la sécurité.

En définitive, monsieur le ministre, les sénateurs communistes voteront contre votre projet de budget.

Permettez-moi, à la demande de mon ami M. Louis Minetti, sénateur des Bouches-du-Rhône, d'aborder maintenant le problème de l'Aérospatiale, à Marignane.

On a énormément parlé des incendies de forêts. Or, au début du mois de juillet, au moment où se déclaraient les premiers incendies dans le département des Bouches-du-Rhône, seuls douze appareils ont participé à la lutte contre les feux ; les onze autres, qui sont restés au sol, n'étaient pas en état de voler.

La flotte des bombardiers d'eau vieillit au point de ne plus être utilisable dans les deux à quatre ans à venir. Son renouvellement et sa modernisation, l'utilisation d'autres moyens aériens s'imposent pour au moins trois raisons essentielles : tout d'abord, disposer d'appareils efficaces et fiables, disponibles en permanence ; ensuite, assurer la sécurité des équipages ; enfin, utiliser l'hélicoptère pour intervenir sur certains incendies, en fonction de leur importance ou du relief du terrain, mais aussi pour le transport d'hommes avec leur matériel ou de citernes de ravitaillement.

Que proposons-nous pour que soient relancées les activités de l'Aérospatiale ?

Tout d'abord, nous souhaitons que soient reprises et développées, à l'Aérospatiale de Marignane, les recherches qui avaient été réalisées par des ingénieurs de cette entreprise pour la fabrication d'un type d'appareil répondant aux besoins d'aujourd'hui, à savoir un bombardier d'eau amphibie capable de transporter des charges de six à huit tonnes.

C'est d'autant plus possible qu'à l'Aérospatiale de Marignane on ne part pas de rien. On possède même de nombreux atouts : des travaux d'études sur ce type d'appareil ont déjà été accomplis ; il existe un savoir-faire grâce à l'expérience acquise par les ouvriers et les techniciens qui entretiennent et réparent la flotte actuelle ; la présence des pilotes sur le site permet des coopérations utiles entre ceux qui fabriquent les appareils et ceux qui les utilisent.

Il existe, à proximité de l'usine, le plan d'eau de l'étang de Berre, qui permet de réaliser les expériences et les essais. Ils doivent être poursuivis pour l'utilisation des hélicoptères dans la lutte contre les incendies.

Il faut reprendre aussi les études et les essais avec l'Ecu-reuil, comme c'est le cas aujourd'hui, mais également avec les gros porteurs du type Super Puma. De telles propositions permettraient non seulement de se doter des moyens modernes et efficaces nécessaires à la lutte contre les incendies - ce qui est extrêmement important - mais aussi de créer des emplois pour notre industrie aéronautique régionale, ce qui est encore mieux. Le reprise des études et des essais permettrait en effet de créer immédiatement plusieurs dizaines d'emplois. Avec le lancement des fabrications, on pourrait atteindre 1 000 à 1 500 emplois supplémentaires.

Pour ces différents appareils, il existe un marché mondial potentiel. Déjà, sur le pourtour méditerranéen, des pays tels que la Grèce, l'Espagne, l'Italie, la Yougoslavie et l'Algérie sont intéressés par l'acquisition de bombardiers d'eau.

A l'heure où l'on discute encore des moyens à mettre en œuvre pour lutter contre les incendies, il est urgent de prendre en considération les propositions que je viens de vous soumettre, au nom de mon collègue Louis Minetti, pour l'usine de l'Aérospatiale de Marignane elle-même ; mais, au-delà, c'est tout le bassin d'emploi de Berre-Marignane qui est intéressé par le renouveau de l'aéronautique régionale.

Monsieur le ministre, à l'occasion du budget de 1987, je vous demande de prendre vos responsabilités et de nous indiquer, parmi ces propositions bien précises, celles que vous comptez retenir. *(Applaudissements sur les travées communales.)*

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

M. Charles Descours. Monsieur le ministre, j'interviens, bien sûr, en mon nom personnel et au nom de mon groupe, mais je n'oublie pas que je suis le président d'une autorité organisatrice de transports urbains, d'une société d'exploitation, mais également d'une association - vous la connaissez bien, monsieur le ministre, puisque vous en avez été le premier président et que j'ai eu l'honneur de vous succéder - qui regroupe vingt-sept réseaux de transports publics urbains et interurbains.

Au-delà des chiffres du budget des transports publics, qui ont été excellentement commentés par nos rapporteurs, je ferai quelques réflexions sur l'état d'esprit des élus responsables des transports publics aujourd'hui et je vous poserai quelques questions.

Je réaffirmerai tout d'abord la nécessité, que chacun reconnaît, des transports publics urbains, de leur maintien et de leur développement. Les phénomènes d'urbanisation ne sont probablement pas terminés. M. Méhaignerie rappelait, voilà quelques instants, le nouveau retour vers le centre des villes. Or, les récentes crises pétrolières l'ont montré, rien ne ralentit la croissance des déplacements automobiles et, parallèlement, l'accès de nos villes-centres et dans le centre de nos villes devient de plus en plus problématique.

Certains techniciens réfléchissent à des solutions aujourd'hui difficilement acceptables par des élus : je pense à la vignette d'accès au centre de Singapour et au péage informatisé, monétisé, instauré à Hong-Kong, qui a été revu. Avant d'en arriver à des solutions aussi draconiennes, il importe que les transports publics urbains constituent une solution de rechange crédible à l'utilisation de la voiture. Cela nécessite des investissements et de l'argent.

L'effort de l'Etat dans ce domaine ne doit pas être ralenti. Le budget « investissement-transports publics urbains » présenté par votre prédécesseur traduisait, en 1986, une baisse de 33 p. 100 par rapport à l'année précédente. Cette année, bien qu'il soit encore négatif, je note qu'il est, globalement, sur la voie du redressement. Pour les autorisations de programme des métros et des tramways de province, il est resté à un niveau équivalent.

Monsieur le ministre, cet état de fait est dû, je le sais, à ce que vous avez trouvé à votre arrivée au ministère, à savoir ce qu'il faut bien appeler « un trou » entre les promesses faites aux différentes villes qui demandaient des réseaux de transports urbains et les possibilités financières. Ce « trou » étant - je vous l'ai entendu dire - de l'ordre de 30 milliards de francs, il fallait évidemment faire une opération vérité. Je comprends donc pourquoi la ligne budgétaire de cette année n'est pas aussi élevée que nous l'aurions souhaité. Nous aimerions que vous nous fassiez part de votre volonté de poursuivre les investissements publics urbains et interurbains.

Nous réfléchissons avec vous à des montages financiers nouveaux et nous sommes prêts à accepter, pour les investissements lourds, des aides globalisées et non plus en pourcentage. Le précédent Premier ministre l'avait proposé à Toulouse et vous avez continué à le faire. Globalement, les sommes nécessaires resteront importantes. Un désengagement de l'Etat serait fatal au développement des transports urbains.

Je voudrais également vous donner le point de vue d'un élu de province. Un de nos rapporteurs s'est fait l'écho de la même préoccupation. Dans la présentation résumée de votre budget, je lis qu'il s'élève à 46 milliards de francs, dont 34 milliards de francs pour la S.N.C.F. - n'insistons pas sur ce chiffre - et à plus de 4 milliards de francs pour la R.A.T.P., ce qui laisse, globalement, moins de 7 milliards de francs pour l'ensemble des transports, tous modes confondus, pour le reste de la France.

Au nom des collectivités locales, dont les réseaux ne bénéficient pas des mêmes sollicitudes de la part de l'Etat, et sans méconnaître les difficultés parisiennes - je rappelle que la R.A.T.P. est le seul réseau subventionné en fonctionnement - je suis tenté de vous demander, en paraphrasant un film célèbre : « Et la province ?... ».

J'ai constaté, pour le métro et les tramways de province, que votre effort était poursuivi. Celui que vous faites pour améliorer la gestion de la R.A.T.P. aura des effets bénéfiques sur les réseaux de province. Nous ne pouvons donc que vous encourager dans ce sens.

J'attirerai encore votre attention sur deux points que vous connaissez bien, monsieur le ministre, en tant que président de la S.E.M.T.A.O.

Le versement transport, payé par les entreprises de plus de dix salariés, doit être absolument maintenu à son niveau actuel pour l'existence de nos réseaux. Je ne mésestime absolument pas la nécessité de faire baisser les charges des entreprises pour les rendre compétitives. Mais oserai-je vous rappeler, monsieur le ministre, que l'instauration du versement transport en 1972-1973 a permis à nos réseaux de transports en commun de se développer pour suivre l'accroissement de nos agglomérations urbaines et que toute disparition ou diminution de cette ressource entraînerait, en quelques mois, l'arrêt de l'activité de la plupart de nos entreprises de transports en commun urbains ?

Vous le savez comme moi, dans tous les pays du monde, même les plus libéraux, les transports en commun sont soit subventionnés par la commune, la région ou l'Etat, soit aidés par un versement spécifique. Il ne s'agit donc pas là d'une originalité française.

Enfin, la libération des prix demandés aux usagers. Les ressources de nos réseaux, vous le savez, monsieur le ministre, proviennent de trois sources : le versement transport - je viens d'en parler - les subventions des collectivités locales - leur niveau, qui n'a fait que s'accroître depuis quelques années, atteint aujourd'hui très souvent son plafond - et la participation des usagers. Or, depuis 1977, sous une appellation ou sous une autre, ces tarifs sont bloqués et, malgré quelques dérogations obtenues à genoux du préfet, la part de l'usager ne fait que décroître. Cela, je n'ai pas besoin de vous en convaincre, a quelque chose de malsain. Nous espérons que, très rapidement, là comme ailleurs, les prix seront libérés et que les tarifs publics ne seront pas les derniers otages d'un contrôle des prix désormais passéiste.

Quelques rumeurs circulent malheureusement en sens inverse.

Je ne méconnaissais pas la nécessité du maintien de la lutte contre l'inflation, mais je crois que, comme les autres, et même plus que les autres, les élus locaux, qui fixent les tarifs, sont des gens raisonnables. S'ils ne l'étaient pas, leur opposition et, à terme, leurs électeurs, les remettraient dans le droit chemin. Il n'existe donc aucun risque ni de dérapage ni d'augmentation excessive des titres de transport. Les responsables de transports urbains savent bien qu'une augmentation excessive des tarifs détournerait des transports publics un nombre notable d'usagers, ce qui irait à l'inverse du but poursuivi. Je pense que vous êtes convaincu de la nécessité d'une telle mesure ; mon intervention n'a donc pour objet que de vous aider à plaider notre cause auprès du ministre d'Etat chargé de l'économie et des finances, avec succès, je l'espère.

Un mot enfin - vous en avez fait état dans la présentation de votre projet de budget - sur les conventionnements entre les régions et la S.N.C.F. pour les lignes d'intérêt régional.

Depuis la loi sur la décentralisation, quatorze conventions ont été signées entre les régions et la S.N.C.F. Un certain nombre d'entre elles, et non des moindres, traînent un peu les pieds. J'ai été heureux d'entendre que dans ce domaine vous envisagiez de poursuivre la politique entreprise. Je souhaite que cela soit rappelé à tous les présidents de conseil général afin que, désormais, les vingt-deux régions françaises signent ces conventionnements pour le plus grand bien de nos grandes agglomérations urbaines de province.

Voilà, monsieur le ministre, les quelques réflexions que je voulais vous faire concernant votre projet du budget des transports publics urbains. Je sais combien vous connaissez ces questions et combien vous vous battez pour elles. C'est pour cela qu'avec mon groupe je voterai votre budget. *(Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique.)*

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

M. José Balareello. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, désireux de contribuer à l'effort de rigueur budgétaire décidé par le Gouvernement, M. le ministre des transports nous présente un budget pour l'aviation civile en diminution par rapport à 1986. Il est intéressant de situer ce budget dans le cadre plus général du transport aérien dans le monde et de la politique française dans ce domaine, avant d'aborder brièvement la construction aéronautique, les infrastructures et la météorologie.

Le trafic aérien a vu sa croissance s'essouffler en 1985 par rapport à la reprise de 1983 et 1984 : plus 5,2 p. 100 contre 8,5 p. 100 l'année précédente. Pour l'essentiel, c'est le trafic passagers qui a progressé - plus 7 p. 100 - celui du fret diminuant de 0,4 p. 100. Les bénéfices des compagnies, par conséquent, ont connu une baisse considérable : 210 millions de dollars, en 1985, au lieu de 860 millions de dollars, en 1984. Les perspectives pour 1986 ne sont guère plus satisfaisantes, sauf pour quelques compagnies.

En outre, des horizons nouveaux ont été dévoilés par la dérégulation américaine. Depuis 1978, la liberté la plus absolue règne sur les transports aériens des Etats-Unis. Si elle a permis de dégager des gains de productivité importants et d'engendrer une baisse des prix pratiqués sur les vols longue distance, cette expérience a également eu des conséquences sociales et économiques contestables, telles que la suppression d'emplois et le gigantisme des compagnies.

Il y a là matière à réflexion avant de prendre des décisions dans ce domaine sensible.

Dans ce contexte troublé, le transport aérien français est en progression de 3 p. 100, moins que la moyenne mondiale, révélant par là même une faiblesse persistante.

Malgré tout, nos compagnies enregistrent des résultats satisfaisants.

Pour Air France, les résultats d'exploitation de 1985 sont positifs avec un bénéfice net de 729 millions de francs, soit 2,4 p. 100 du chiffre d'affaires, au lieu de 1,9 p. 100 en 1984.

Malheureusement, en 1986, le trafic passagers, à la fin du mois de juin, reculait de 6,8 p. 100 par rapport à 1985. Le coefficient d'occupation est passé de 67,2 p. 100 à 63,2 p. 100.

Il a donc fallu réviser en baisse le programme envisagé et accroître les efforts de gestion. A ces conditions, un résultat favorable de 595 millions de francs sera maintenu et la capacité d'autofinancement d'Air France atteindra 2 593 millions de francs, c'est-à-dire moins qu'en 1984.

Néanmoins, la situation financière de notre première compagnie nationale est solide et permettra de faire face aux investissements considérables envisagés pour les prochaines années en matière de flotte, à savoir la livraison de vingt-neuf appareils d'ici à 1990 et le renouvellement des B 747 au début de la prochaine décennie.

Pour Air Inter, la situation s'est redressée en 1985 et le mouvement se poursuit en 1986. Le trafic au premier semestre a crû de 8,5 p. 100. Les résultats prévisionnels font apparaître un bénéfice de 94,4 millions de francs, au lieu de 64,7 millions de francs en 1985.

De plus, un programme d'investissements doit entraîner le renouvellement des trois cinquièmes de la flotte à compter de 1988, les fonds propres constituant 73,5 p. 100 du financement de ce projet.

La politique du Gouvernement français que, progressivement, vous mettez en place, monsieur le ministre, nous semble aller dans la bonne direction : un libéralisme accru mais prudent.

Ainsi la desserte des Antilles et de l'île de la Réunion, jusqu'à présent assurée par Air France seule, s'ouvre à des compagnies françaises qui acceptent un « cahier des dispositions communes » fixant les contraintes nécessaires de service public. Ainsi Point Air et Minerve ont signé pour cette année dans l'attente de conventions triennales. Air France, en conséquence, a modulé ses tarifs en fonction des périodes de l'année.

De même, pour les territoires d'outre-mer, Minerve dessert Papeete tous les quinze jours, et U.T.A. et Air France sont en concurrence sur la même ligne. Economiquement et politiquement, il était vital de rapprocher les D.O.M.-T.O.M. de la métropole.

Il est temps, dorénavant, d'envisager cette politique de libéralisation dans le cadre de la Communauté européenne. L'arrêt de la Cour de justice des Communautés en date du 30 avril 1986 a précisé que les règles du Traité de Rome s'appliquent aux transports aériens ; cependant, c'est aux Etats qu'il incombe d'adopter une réglementation de la concurrence et, à défaut, à la Commission de contrôler les pratiques des compagnies.

Pour le moment, les travaux du conseil des Communautés n'ont pas encore abouti : les « libéraux », la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, l'Irlande, s'opposent aux « modérés », la France et la République fédérale d'Allemagne, cependant que l'Espagne, l'Italie et la Grèce sont partisans du *statu quo*.

Il est à souhaiter que ces négociations délicates débouchent enfin sur un marché homogène des transports aériens en Europe d'ici à 1992, date de la réalisation du grand marché intraeuropéen.

Un point de grande importance est à souligner dans votre budget : la sécurité des communications aériennes. La menace terroriste a entraîné la nécessité d'un programme d'équipement de sécurité d'un coût de 45 millions de francs par an sur quatre ans, ce qui nous semble des plus positifs.

Les crédits inscrits pour la construction aéronautique civile s'élèvent à 2 166,8 millions de francs pour les autorisations de programme et à 2 408,3 millions de francs pour les crédits de paiement, soit une stabilité par rapport aux crédits de 1986.

Il s'agit d'aider les industriels à poursuivre la réalisation des programmes d'aéronefs, moteurs et équipements où ils se trouvent engagés sur les plans national et international, et à préparer le futur par la réalisation d'études, recherches et développements technologiques.

Les grands programmes concernent : la fin du développement de l'Airbus 310-300, avec 39 millions de francs en crédits de paiement, et de l'A.T.R. 42, avec 12 millions de francs de crédits de paiement ; des hélicoptères Ecureuil et Dauphin, avec 6,5 millions de francs de crédits de paiement, et des moteurs TM 319 et TM 333, avec 4,5 millions de francs de crédits de paiement ; la poursuite du développement de l'Airbus 320, avec 1 135 millions de francs de crédits de paiement, et du moteur associé CFM 56-5, avec 380 millions de francs de crédits de paiement ; le Falcon 900, avec 250 millions de francs de crédits de paiement ; les études sur les nouveaux Airbus, avec 105 millions de francs de crédits de paiement ; enfin, l'opération de revalorisation du Super-Puma, avec 65 millions de francs de crédits de paiement.

Les études et recherches bénéficient de 313,3 millions de francs de crédits de paiement au total, permettant le maintien à un bon niveau de nos technologies.

Pour les infrastructures, les crédits subissent une diminution : 51,6 millions de francs pour les bases aériennes en autorisations de programme, contre 57,6 millions de francs en 1986. Cependant, l'aménagement de la deuxième aérogare Nice-Côte d'Azur bénéficie de la dotation la plus importante : 10 millions de francs, dont 5 millions en 1987, permettant, avec l'aide du conseil général des Alpes-Maritimes, de la chambre de commerce et de la ville de Nice, un investissement global de 318,7 millions de francs et le doublement de l'aéroport, qui dessert déjà 78 villes dans 39 pays différents.

Autre chapitre de votre budget : les subventions et participations financières pour études et travaux augmentent considérablement, passant de 4,2 millions de francs à 8 millions de francs.

Signalons qu'Aéroports de Paris a accueilli, en 1985, 32,9 millions de passagers : il obtient ainsi la deuxième place en Europe, après Londres, et la huitième dans le monde.

Le résultat favorable du chiffre d'affaires de 1985 - 96 millions de francs - descendrait à 89 millions de francs en 1986, d'après les estimations.

Enfin, les crédits affectés à la météorologie nationale sont en hausse de 5,5 p. 100, avec 751 millions de francs au total, soit 606 millions de francs pour les dépenses ordinaires et 124,9 millions de francs de crédits de paiement pour les dépenses en capital, essentiellement pour la recherche en rapport avec la réalisation et l'exploitation des satellites Météosat.

Il s'agit donc d'un projet de budget soucieux de l'équilibre entre le maintien des activités essentielles à l'aviation civile et la nécessité de satisfaire aux impératifs gouvernementaux de rigueur, que, par conséquent, nous approuvons, puisqu'en

autre vous avez eu, monsieur le ministre, le courage de vous attaquer au problème de la concurrence, qu'en tout état de cause nous serons obligés d'examiner rapidement, ce qui n'exclut pas la prudence, dans le cadre des institutions européennes.

En terminant et faisant preuve d'un « campanilisme » ou d'un chauvinisme certain, j'en profite pour attirer votre attention sur deux problèmes.

Premièrement, les transports aériens Paris-Nice et retour. Cette ligne a une double particularité : elle a le meilleur taux de remplissage - de 63 à 74 p. 100 - est la plus fréquentée - plus de deux millions de passagers par an sur 4,4 millions que reçoit l'aéroport niçois - mais elle est la plus chère de France en ce qui concerne les tarifs des deux grandes compagnies nationales rapportés au kilomètre.

Or, au moment où l'Etat et les collectivités locales font un grand effort pour doubler la capacité de l'aéroport de Nice, pour s'équiper non seulement avec des palais des congrès, mais aussi avec des technopoles, il est important pour la Côte d'Azur, qui n'a pas de T.G.V., que les compagnies aériennes fassent un effort sur les tarifs ; tout le monde y trouvera son compte, les compagnies à terme, l'économie et l'hôtellerie du Sud-Est immédiatement. Des discussions sont en cours depuis plusieurs années ; quand aboutiront-elles ?

Deuxièmement, le Sud-Est de la France est enclavé par rapport au Piémont dont la capitale, Turin, est l'une des capitales mondiales de l'automobile, distante de Nice, à vol d'oiseau, de moins de deux cents kilomètres. Or savez-vous, monsieur le ministre, que pour s'y rendre à partir de Nice il existe une voie ferrée S.N.C.F. où les trains, par suite du manque de modernisation, roulent à 45 kilomètres à l'heure, une route nationale, qui n'en a que le nom alors qu'elle est internationale, et pas de transport aérien ? A quand la création d'une desserte aérienne ? Je crois savoir qu'elle devrait se réaliser rapidement. Air France s'y intéresse-t-elle ?

A l'occasion d'une question orale, je vous parlerai de la voie ferrée et des routes ; dans le présent débat, il me serait agréable d'avoir une réponse sur ces deux points. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste.*)

M. le président. La parole est à M. Edgar Faure.

M. Edgar Faure. Il m'est agréable de saluer ici la présence d'un ministre dont la compétence, la courtoisie et le dévouement font l'objet d'une estime générale. Vous nous présentez, monsieur le ministre, un budget qui est aussi raisonnable qu'il se peut dans une pénurie qui est aussi effroyable qu'on a pu le concevoir.

Mon propos est de vous inviter à sortir de votre rôle strictement ministériel dans sa représentation typique afin de vous placer dans un personnage ému par des sentiments plus tumultueux et répondant à des modèles originaux.

J'ai hésité : on peut dire que, la navigation étant une sorte de Cosette, elle attendrait un Jean Valjean, encore que le souvenir du bain ne soit plus aujourd'hui aussi pénible que jadis ; mais je ne veux pas vous l'imposer (*Sourires.*) et, comme je compte surtout parler de la liaison Rhin - Rhône, je préfère la comparaison de la Belle au bois dormant, qui correspond d'ailleurs à ce refrain que nous entendons à la télévision sur les informations nautiques, à savoir : « J'aime la belle endormie, j'aime la belle en dormant ».

Je voudrais donc, monsieur le ministre, que vous aimassiez la belle endormie, c'est-à-dire la liaison fluviale Rhin - Rhône. (*Nouveaux sourires.*)

Cette « belle endormie » devrait être plus éveillée car on a déjà appelé des magiciens à son chevet. M. Giscard d'Estaing avait pris des engagements ; on ne peut guère lui reprocher de ne pas les avoir complètement tenus car il lui a manqué un septennat supplémentaire. M. Mitterrand a été, lui, beaucoup plus modeste, mais il faut bien reconnaître que la promesse que, cependant, il avait faite de 75 millions de francs pour la liaison Niffer - Mulhouse s'est avérée aussi volatile que des promesses plus importantes et que, finalement, nous sommes actuellement au plus bas.

Il faut donc sortir de cette situation et je vais vous indiquer que vous pouvez très bien en sortir sans « bourse délier », ce qui ne manque pas d'importance, à condition d'en avoir la volonté. Or il semble que ce soit un élément dont vous n'avez pas été dépourvu par la nature.

Certaines personnes voudraient rouvrir le procès de la voie navigable. Ce n'est vraiment pas le moment. Le législateur s'est prononcé et la loi vous impose, monsieur le ministre, une mesure que vous n'avez pas prise bien que vous ayez manifesté de la bonne volonté, je le sais.

Il faut que le Gouvernement, avant la fin de l'année, veuille bien appliquer les lois ; sinon il se placerait, théoriquement du moins, en état de forfaiture.

Cette loi exige que vous laissiez convoquer le conseil d'administration de la Compagnie nationale du Rhône - C.N.R. - avec les administrateurs qui ont été désignés par les régions. Or, dans votre budget, vous avez fait la juste part du thème régional. Vous l'avez rappelé dans vos différentes explications.

Je vais résumer le problème : si j'avais à vous proposer, aujourd'hui, un grand travail qui n'ait pas été commencé, je ne suis pas certain que je vous proposerais celui-là. Cette liaison a été commencée et poursuivie aux six septièmes. Il est inconcevable de l'abandonner à ce point. Il manque un peu plus de 200 kilomètres sur 1500. Je vous apporte un travail dont le coût est de 105 milliards de francs et pour lequel vous n'avez à déboursier que 15 milliards et, d'ailleurs, vous ne les sortirez pas car ils rentrent tout seuls !

Peut-être ce travail ne serait-il pas rentable pour 105 milliards de francs, mais pour 15 milliards de francs, il est certain que cela assure un minimum de rentabilité.

La commission Grégoire s'est penchée sur cette rentabilité ; elle l'a estimée à 6 p. 100. Tout cela est très aléatoire.

Du simple point de vue du fret, donc du simple point de vue économique, comment peut-on apprécier le rendement d'un secteur qui n'existe pas ? Actuellement, comment voulez-vous faire fonctionner un réseau de voies navigables puisqu'il n'est pas raccordé au réseau européen ?

Pourquoi les Allemands font-ils la liaison Rhin-Danube, s'il ne sert à rien d'avoir des voies fluviales ? Pourquoi les Américains font-ils un effort triple de l'effort français en proportion, s'il n'est pas utile d'avoir une voie navigable ?

La liaison Rhin-Danube a été commencée après notre propre liaison et sera terminée bien avant, car tout de même nous l'achèverons.

Il est nécessaire de fixer un trafic qui, sans cela, sera totalement absorbé par la liaison Rhin-Danube ou par la liaison Gibraltar-Rotterdam.

Les problèmes de la sauvegarde de Marseille et de Lyon, port de mer, se posent.

Le problème du fret lourd se pose aussi. Dans une période d'affaires ralentie, on transporte moins de tout et on pense qu'il est moins besoin de vecteurs de transports. Mais, dans une économie normale, vous aurez de nouveau du fret lourd à transporter.

Or il existe deux catégories de fret lourd : une partie est mal transportée, car elle est acheminée autrement et moins cher, et une autre partie n'est pas transportée du tout, car il n'y a pas de quoi y faire face.

Dans l'avenir, nous aurons d'importants problèmes à résoudre, nous en avons déjà. Il faut prévoir le cas où des maisons, des quartiers entiers d'une ville seront peut-être déplacés. L'autre jour, à Besançon - M. Schwint est conscient du problème - j'ai été arrêté par un convoi protégé qui bloquait toute la circulation dans la ville.

Il vaudrait mieux se résoudre à utiliser la voie d'eau, qui est également une voie de sécurité. Certains projets d'urbanisme avaient prévu qu'en cas d'engorgement des routes on pourrait toujours utiliser les canaux.

Les voies d'eau ont d'autres utilités que le fret. Elles servent à la régulation de l'hydraulique et de l'hydrographie, ce qui est très important.

Je vous parlerai d'un nouveau phénomène, car il faut épouser notre temps. On vient de construire un bateau qui s'appelle *Ville de Besançon*. On prétend que les bateaux peuvent circuler à travers les voies d'eau tels qu'ils sont. Bien sûr, s'il s'agit de bateaux ayant moins de dix mètres cubes de tirant, c'est possible. Mais certains bateaux font maintenant douze mètres de large et cent mètres de long et peuvent transporter mille personnes.

Nous aurons bientôt trois mastodontes pour la navigation fluviale. L'un, qui s'appelle *Arlène* - quel joli nom ! - et qui peut avoir aussi besoin d'un prince charmant ou d'un magi-

rien, sortira à Lyon. Les possibilités sont nombreuses, qu'il s'agisse du tourisme d'hôtellerie ou du tourisme itinérant pour tous ces jeunes qui veulent s'instruire, ces personnes qui sont mises à la retraite à l'âge de soixante-cinq ans, alors que Xénophane avait fait son œuvre magistrale à l'âge de quatre-vingt-quinze ans, et ces personnes sans doute plus jeunes que moi, mais qui ont passé l'âge de la retraite, qui préparent leur candidature à la présidence de la République alors qu'elles ont fait passer des lois en vertu desquelles elles seraient incapables d'être professeurs de dessin.

Il faut penser à tous ces âges de la vie, à toutes ces possibilités du présent et de l'avenir. Je vous conjure de le faire.

Quant au financement, monsieur le ministre, il est simple. Il ne vous coûtera rien. En effet, l'ensemble Rhin-Rhône constitue un tout, pour lequel on a fait une partie, la partie rhodanienne avec une usine hydraulique. L'E.D.F. dit que cela ne l'intéresse pas puisqu'il n'y aura pas de station hydraulique. D'abord, on peut en faire une. Et puis, c'est un bloc, c'est un tout, ce ne sont pas trois rivières différentes.

Or que se passe-t-il ? Une redevance - je ne parle pas de la nature du contrat, c'est un autre problème - est payée par E.D.F. Si vous considérez cette redevance telle qu'elle est actuellement, sans y ajouter un sou du budget ni un centime d'augmentation du prix de l'électricité, vous constatez qu'elle inclut pour une part l'amortissement des emprunts.

Tout le monde peut comprendre que, lorsqu'on amortit des emprunts, ils finissent par disparaître ! (*Sourires.*) Il suffit donc de prendre acte de l'amortissement des emprunts anciens et de consacrer les mêmes sommes à l'amortissement des emprunts nouveaux. (*Nouveaux sourires.*)

Ainsi, cela est possible sans aucune dépense supplémentaire. Certes, ce sera long : vingt ans, peut-être moins.

Puis, il y a l'apport des régions, l'apport de l'Europe, qui est disponible et que vous vous apprêtez à refuser, ce qui serait une grave erreur.

Vous pourrez alors contribuer à un grand travail. Or, les grands travaux sont une bonne technique de relance, faiblement inflationniste. Jacques Chirac, avec qui je m'en entretenais récemment, était d'accord sur ce point.

Avec les grands travaux, vous donnez de l'ouvrage à des entreprises qui sont en sous-emploi. Les entreprises de travaux publics n'ont pas besoin d'importer des machines alors que, si nous relançons l'industrie - ce qu'il faut faire - nous importons nécessairement des machines performantes que nous n'avons pas en France.

Les grandes entreprises de travaux publics, elles, disposent déjà d'un potentiel : elles ont la machinerie, les appareils de levage, les hommes ; il n'y a pas besoin de recycler la main-d'œuvre, elle est capable de faire ces travaux.

Je vous en conjure, monsieur le ministre, attachez-vous à cette cause ! Elle mérite qu'on s'y donne.

D'ailleurs, ces grands travaux seront faits de toute façon ; cette voie sera accomplie. Il vaut mieux que cela se fasse plus vite que plus tard, ne serait-ce que pour les propriétaires et les riverains.

On nous parle d'écologie ! Que les écologistes consacrent leur ferveur à diminuer le zèle boulimique d'E.D.F. pour les centrales nucléaires. (*Sourires.*) Tchernobyl, c'est autre chose que la voie d'eau Saint-Symphorien-Niffer-Mulhouse !

L'eau n'est pas elle-même créatrice de pollution : si elle peut la transporter, elle peut aussi la guérir.

Monsieur le ministre, si j'ai pris la responsabilité de succéder à des hommes dévoués, tels que Philippe Lamour et Pierre Sudreau, en tant que président de l'Association Mer du Nord - Méditerranée, ce n'est pas pour échouer.

Il m'est arrivé, au cours d'une carrière déjà longue, d'entreprendre un certain nombre de choses que j'ai menées, bien ou mal, à leur terme.

Cette voie d'eau, nous la ferons ensemble, monsieur le ministre. Je sais que tout ne dépend pas de vous, mais je veux avoir un avocat au sein du Gouvernement. Je veux que vous soyez notre avocat convaincu, notre avocat fervent. Sous votre allure froide, votre pondération, je sais qu'il y a de la chaleur.

Monsieur le ministre, on ne vous appliquera pas ces mots de mon prédécesseur Turgot : « Ah, ces gens-là ne connaissent pas l'enthousiasme. » Ce n'est non pas de la résignation

que je vous demande, c'est de l'enthousiasme ! De surcroît, il est gratuit. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I., de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique et sur quelques travées socialistes.*)

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

M. Lucien Delmas. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les transports, en particulier les transports publics urbains et interurbains, répondent à un besoin économique et social majeur, et constituent une pièce maîtresse d'une politique efficace d'aménagement du territoire.

En effet, plus de la moitié des Français n'ont pas accès à la voiture particulière, et certains à toutes les périodes de leur existence ont recours aux services publics de transports pour leurs études, leur travail ou leurs loisirs. Sans transports adaptés et bon marché, toute la vie économique et sociale des grandes agglomérations, mais aussi des zones rurales, serait compromise, et la société, la famille, l'entreprise se trouveraient menacées de désintégration.

C'est dire l'importance de la politique nationale des transports et les conséquences sérieuses des choix faits par l'Etat dans ce domaine essentiel de la vie nationale.

Or, monsieur le ministre, l'examen de votre budget, celui du schéma national des transports routiers et ferroviaires, et l'analyse de vos récentes déclarations publiques nous conduisent à exprimer un certain nombre de critiques, de préoccupations et de réserves qui, nous l'espérons, pourront être entendues.

Nous sommes amenés à constater, tout d'abord, qu'un choix très net est fait entre le rail et la route.

La route fait l'objet d'une augmentation sensible de crédits dans le cadre du redéploiement des financements décidé en matière d'aménagement du territoire.

Deux mesures avantageuses vont être prises en sa faveur : le remplacement des licences et des contingents par des autorisations, d'une part, le remplacement de la tarification routière obligatoire par une tarification d'orientation, d'autre part, qui seront de nature à favoriser les transports routiers de marchandises par rapport aux transports ferroviaires et à accroître le déséquilibre qui existe déjà et qui devient inquiétant.

En effet, au cours des dernières années, le trafic routier des marchandises a connu une progression sensible, alors que celui de la S.N.C.F. a accusé une baisse de 2,9 p. 100 en 1985 et qu'il a enregistré une régression de près de 9 p. 100 depuis le début de l'année.

Dans un proche avenir, la baisse du carburant et l'assouplissement de la réglementation pour la route, le désengagement partiel de l'Etat pour le fonctionnement et les investissements de la S.N.C.F. pour le fer détérioreront inévitablement les conditions de la concurrence au détriment de la S.N.C.F. Celle-ci se trouvera, malgré les efforts méritoires de redressement consentis, confrontée à une situation difficile, qui obérerait gravement ses facultés de modernisation et de développement.

Cette politique, monsieur le ministre, qui fait de la S.N.C.F. et des cheminots les cendrillons de la grande famille des transports, est difficilement acceptable. En effet, les résultats exceptionnels obtenus par la grande société nationale en matière de transports de voyageurs, grâce notamment au T.G.V., aux investissements considérables, aux efforts de marketing et de productivité qui ont été réalisés, méritent mieux de la part de l'Etat.

Car, il est bon de le rappeler, les contributions de l'Etat à la S.N.C.F. sont avant tout justifiées par les charges de service public qu'elle assume parfaitement. Elle a également assuré le financement du T.G.V. Sud-Est, ce qui lui a occasionné un fort endettement, contracté notamment en devises, endettement qui pèse lourd dans ses résultats d'exploitation.

Il est bon également de noter que la quasi-totalité des chemins de fer étrangers reçoivent des subventions d'un montant souvent égal et parfois supérieur à celles qui sont versées à la S.N.C.F.

En matière de réseaux, par exemple, le taux de participation de l'Etat aux investissements ferroviaires est de 50 p. 100 en R.F.A. alors qu'en France la participation budgétaire prévue pour la construction du T.G.V. Atlantique n'atteindra

que 30 p. 100 du coût des travaux, ce qui explique la différence des investissements réalisés dans ces deux pays pour la modernisation des réseaux ferroviaires, les travaux atteignant annuellement 20 milliards de francs en R.F.A. pour seulement 9 milliards de francs dans notre pays.

Imposer une baisse généralisée des tarifs pour les usagers, en particulier sur les lignes secondaires, s'orienter systématiquement vers le privé ou inciter à la privatisation dans certains secteurs comme les messageries ou l'entretien, provoquer une forte réduction du personnel avec les conséquences que cela peut avoir sur la qualité du service, abandonner des lignes jugées non rentables, suspecter de laxisme et de mauvaises gestion la direction d'une grande entreprise publique qui a fait la preuve de sa rigueur et de son dynamisme est une mauvaise politique que nous réprouvons et que nous condamnons.

Même le statut des cheminots et les billets de congés payés n'échappent pas à votre volonté de démantèlement du service public, de remise en cause de certaines conquêtes ouvrières, que l'on croyait admises par tous depuis longtemps.

Le postulat qui guide votre politique et qui tend à la libéralisation et à la déréglementation des transports est lourd de menaces pour l'avenir des transports ferroviaires et des petites entreprises de transports routiers.

Comment, en effet, conserver un juste équilibre entre la route et le rail ? Comment développer les transports combinés, secteur d'avenir s'il en est ? Comment éviter la disparition massive des P.M.E. des transports routiers, si la déréglementation et la libéralisation suppriment la coordination et la coopération nécessaires entre les différents modes de transports, ainsi que la protection des petites entreprises contre la concurrence sauvage et la voracité des puissantes firmes nationales ou internationales ?

Nous savons, monsieur le ministre, que l'échéance de 1992 prévue pour la mise en place du marché commun des transports doit être préparée dès maintenant, mais ce n'est pas en rompant l'équilibre du marché et en compromettant les investissements nécessaires que le but recherché pourra être atteint.

M. Guy Salmon-Legagneur, dans la conclusion de son rapport, a d'ailleurs insisté sur deux évidences : la première, qui consiste à admettre que, face à la concurrence étrangère, il est essentiel que la chaîne française des transports soit une chaîne de solidarité intermodale ; la seconde, qui précise qu'en matière de transport le libéralisme ne saurait être que bien tempéré, s'agissant d'activités touchant à des préoccupations d'intérêt général, de sécurité ou de service public.

C'est vrai, ce n'est pas avec le développement de la concurrence sauvage qu'on pourra réaliser les recherches de complémentarité nécessaires, qu'on parviendra à allier les avantages des deux types de transports : rapidité, sécurité, économies d'énergie du rail, souplesse et dynamisme de la route.

Ce n'est pas avec le développement de la concurrence sauvage qu'on développera les transports combinés et qu'on pourra appliquer en France la technique de la « route roulante » sur les grands itinéraires nationaux et internationaux.

Ce n'est pas non plus avec la mise en œuvre de la désaffectation scolaire qu'on maintiendra l'actuel système de transports scolaires qui revêt dans notre pays une importance économique et sociale considérable. Les transports scolaires représentent, en effet, 8 milliards de francs de chiffre d'affaires, 2 millions d'élèves transportés, des milliers d'entreprises du secteur des petites et moyennes entreprises bénéficiant d'une garantie de revenus assurés qui leur permettent de continuer à répondre à d'autres besoins plus aléatoires tels que les lignes régulières, les excursions touristiques et les voyages organisés.

Tel est, monsieur le ministre, brièvement énoncé, l'essentiel de nos critiques, de nos préoccupations et de nos réserves.

Vous comprendrez que face à l'incohérence et à l'insuffisance de votre politique d'investissements, face à votre manque de conviction en ce qui concerne la promotion de la notion de service public et du droit au transport, face à la tendance qui s'affirme de pratiquer d'importants transferts de charges vers les collectivités locales et les usagers, face à l'institutionnalisation prévue des transports ferroviaires à deux vitesses de M. Douffignies, après le courrier à deux

vitesses de M. Guéna, face à votre volonté de déréglementation qui conduira inévitablement à des dévoiements graves, face à la désorganisation et à l'affaiblissement des transports nationaux, le groupe socialiste ne peut pas cautionner une politique contraire aux intérêts économiques et sociaux de la France et des Français.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous voterons contre le projet de budget que vous nous présentez, monsieur le ministre.

M. le président. A cette heure, le Sénat voudra sans doute interrompre ses travaux jusqu'à vingt-deux heures. (Assentiment.)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures cinquante, est reprise à vingt-deux heures, sous la présidence de M. Jean Chérioux.)

PRÉSIDENCE DE M. JEAN CHÉRIOUX, vice-président

M. le président. La séance est reprise.

Nous reprenons l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant les transports.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Virapoullé.

M. Louis Virapoullé. Grâce à votre politique, monsieur le ministre, le désenclavement des départements d'outre-mer, et notamment celui de la Réunion vers la métropole, connaît une véritable révolution.

Vous vous êtes engagé, à juste titre, dans la voie d'une libéralisation de la desserte aérienne de la Réunion. Je suis monté à cette tribune pour vous faire deux observations.

Premièrement, votre politique se définit comme suit : autoriser l'accès au marché aux seules compagnies françaises qui accepteraient de respecter les conditions posées dans un cahier des dispositions communes qui vise à une répartition équitable des contraintes de service public. Cette ouverture devrait avoir pour conséquences heureuses de désenclaver le département de la Réunion et de lui assurer un meilleur développement dans les différents secteurs économiques, notamment le tourisme.

La mise en place d'une compagnie régionale doit être considérée comme une priorité.

La compagnie Point-Air, qui a obtenu, vous le savez, une subvention substantielle du conseil régional de la Réunion, s'était engagée à transporter dans l'île des touristes étrangers, notamment. Cette compagnie n'a malheureusement pas respecté ses obligations.

On ne peut cependant contester que les tarifs qu'elle pratique ont eu pour conséquence de contraindre Air France à baisser les siens et ce, suivant une grille tarifaire dite « grille tricolore ».

Le Conseil supérieur de l'aviation marchande, dont je suis membre, a donné un avis favorable pour que Point-Air puisse desservir la Réunion à partir de tous les aéroports de métropole, y compris Paris. Cette solution me paraît acceptable.

Par ailleurs, cette commission a émis à bon droit un avis défavorable en ce qui concerne la desserte sollicitée par Point-Air, à savoir : Paris - Saint-Denis - île Maurice.

Je reste persuadé, monsieur le ministre, que vous suivrez cette décision sinon, la Réunion se transformerait purement et simplement en un aéroport de transit permettant l'acheminement massif des touristes vers l'île Maurice et ce, au détriment des intérêts du département de la Réunion.

Par ailleurs, les agences de voyage du département de la Réunion perdraient toute possibilité de vendre des billets Saint-Denis - île Maurice, voire d'organiser des tours-opérateurs et elles seraient ainsi contraintes de licencier leur personnel, ce qui accentuerait le chômage.

J'insiste, par conséquent, vivement pour que vous suiviez l'avis émis par le conseil supérieur de l'aviation marchande, à savoir : Point-Air ne pourra pas desservir l'île Maurice à partir de Saint-Denis-de-la-Réunion.

Un second problème, non moins important, se pose.

La compagnie Point-Air a obtenu de la commission de l'aviation marchande un avis favorable en ce qui concerne la desserte Paris - Diego-Suarez, à Madagascar, et Saint-Denis-de-la-Réunion.

Une telle mesure aura pour conséquence, non pas de permettre à Point-Air, comme elle le prétend, d'amener des touristes de Paris à Diego-Suarez, puis à Saint-Denis, mais bien au contraire de puiser sur le marché réunionnais, déjà faible, des touristes qui seront amenés à Diego-Suarez.

Une telle politique aura pour effet de couper les ailes à la mise en place d'une compagnie régionale et, en particulier, à Réunion-Air-Service, à laquelle sera réservée la portion congrue, c'est-à-dire la desserte de Mayotte dont le déficit s'élève à deux millions de francs lourds, supportés par le F.I.D.O.M.

Ma deuxième observation est simple : le désenclavement de l'île de la Réunion doit se faire non seulement en direction de la métropole, mais encore vers les pays de l'Asie du Sud-Est.

Nous nous sommes heurtés dans ce domaine à un système de blocage intolérable.

Il est de votre devoir de faire établir, dans les meilleurs délais, un inventaire des lignes qui sont en déshérence et, dans un deuxième temps, de trouver la solution qui s'impose. L'abaissement du coût du fret doit être examiné sérieusement.

Enfin, monsieur le ministre - et ce sera ma troisième observation - Air France, paraît-il, doit proposer un tarif promotionnel en faveur des ananas des Antilles. Vous préférez peut-être, monsieur le ministre, les ananas aux litchés de la Réunion. (*Sourires.*) Je vois que vous souriez, monsieur le ministre, je pense que vous avez maintenant la salive à la bouche. (*Nouveaux sourires.*)

Vous savez que les Réunionnais se mettent actuellement au travail. Nous n'aimons pas ce que l'on appelle les lamentations.

La diversification de l'agriculture du département de la Réunion, la possibilité pour ce département de vendre notamment les fruits exotiques, les fleurs, les plantes à parfum passent par un abaissement du coût du fret d'Air France.

Vous avez eu, dans ce domaine, des entretiens avec l'ensemble des responsables professionnels, lors de votre dernier séjour. Ils attendent de vous des décisions énergiques et réalistes.

Je reste persuadé que vous persévererez dans la voie que vous avez empruntée. Vous avez déjà pris des décisions importantes.

C'est la raison pour laquelle je voterai votre budget, qui va dans le sens de l'intérêt du département de la Réunion. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste.*)

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

M. Henri Bangou. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, on a suffisamment évoqué ici le caractère « supplémentaire » des crédits inclus dans le projet de loi de programme des départements d'outre-mer pour comprendre l'intérêt que nous attachons à la discussion du projet de budget pour 1987 et, dans le cas présent, en matière de transports, cela d'autant que la seule approche retenue par le projet de loi de programme est celle de la « mobilité », c'est-à-dire de l'émigration de la catégorie la plus dynamique de nos populations, à savoir les jeunes de dix-neuf à vingt-cinq ans à la recherche d'un emploi.

S'agissant de la « mobilité » dans le sens département d'outre-mer - métropole, les amendements proposés dans ce but ont été tous repoussés, même lorsque le rapporteur de la commission des lois, mon collègue M. Virapoulle, semblait leur être favorable.

Cette attitude du Gouvernement et de son ministre des D.O.M.-T.O.M. était d'ailleurs cohérente car les crédits alloués à l'A.N.T., l'agence nationale chargée d'aider au retour de nos compatriotes, sont en très nette diminution.

Nous sommes donc obligés d'intervenir dans ces débats afférents au budget de 1987 pour poser le problème du transport nous concernant dans son ensemble. Je le ferai très brièvement.

Je reviendrai d'abord sur le réseau routier de Guadeloupe dont la construction et l'entretien, y compris pour partie ceux des routes nationales, relèvent du fonds routier, c'est-à-dire d'une taxe locale sur le carburant, supportée par conséquent par les usagers et réglementée par les assemblées locales.

L'organisation des transports interurbain dont l'Etat avait la charge jusqu'au transfert des compétences, par l'intermédiaire des services départementaux de l'équipement, avait été négligée jusque-là, au point que les projets prévus au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme arrêté en 1972, en matière de gares routières, ont été abandonnés, et qu'aucune solution de remplacement n'a été élaborée. Dans ce domaine, le conseil général de la Guadeloupe a donc hérité d'une situation déplorable.

J'aimerais connaître quelle réponse le Gouvernement entend apporter aux demandes de subventions complémentaires à celles qui ont déjà été mises en place par les assemblées locales pour résoudre les problèmes des gares routières, notamment dans l'agglomération pointoise, où se trouve la moitié des emplois permanents et qui reçoit chaque jour le tiers de la population de l'archipel.

Il est inutile de souligner l'importance vitale du transport aérien pour nos collectivités locales, et les propos qu'a tenus le rapporteur pour avis de l'aviation civile, notre collègue M. Legrand, au sujet de la Corse, s'appliquent encore plus à nos départements d'outre-mer.

Cependant, le principe de la continuité territoriale appliqué à la Corse n'a jamais été admis pour nos départements et l'intervention de notre collègue et camarade Marie-Claude Beaudeau, à la séance du 24 juin de cette année, garde toute son actualité. Elle proposait notamment que : « Tous les travailleurs originaires des départements et territoires d'outre-mer puissent bénéficier de la continuité territoriale avec réduction variant de 30 p. 100 à 50 p. 100, comme pour la S.N.C.F. ; deuxièmement, en tant qu'employeur, tous les deux ans, que l'Etat accorde aux personnels relevant de son autorité un aller-retour gratuit pour l'employé et sa famille, avec possibilité de cumul et bonification d'un congé ; troisièmement, que les pertes de recettes envisagées pour le budget d'Air France soient financées à raison de 50 p. 100 par l'aide spéciale de l'Etat et à 40 p. 100 par une taxe spéciale instituée au budget de l'Etat. »

Un autre problème se pose en matière de liaison aérienne à cause du caractère d'archipel de la Guadeloupe et de la nécessité d'assurer la liaison entre les différentes îles.

Confronté à ce problème, le conseil général a mis en place une compagnie aérienne locale appelée « Air Guadeloupe », assurant un service public avec les difficultés financières que cela comporte.

En vue de surmonter ces dernières et d'étendre ses prestations aux pays insulaires et continentaux environnants, cette compagnie a dû s'assurer les services d'un A.T.R. 42, sur la base d'un contrat léonin imposé par un groupement d'intérêts économiques composé de la B.N.P., de la Société guadeloupéenne de transports et d'Air France, qui en a fait l'acquisition en bénéficiant d'une détaxation de 70 millions de francs.

Sous prétexte d'on ne sait quels risques, ce groupement d'intérêt économique a exigé des collectivités locales qu'elles garantissent le loyer de l'avion à hauteur de 70 millions de francs.

Faute, par conséquent, d'obtenir l'aide de l'Etat pour l'acquisition de cet avion, alors qu'elle avait déjà versé une caution de 10 000 000 de francs, la compagnie Air Guadeloupe doit payer au groupement d'intérêt économique un loyer sur douze ans et supporter tous les risques éventuels.

En outre, la collectivité, par le biais de ses assemblées, doit verser en garantie le prix de l'avion. Cela montre bien que la défiscalisation sert davantage le capital que le développement économique au bénéfice des collectivités.

Telles sont les brèves remarques que nous estimions devoir faire à propos du budget des transports, espérant obtenir en retour de votre part, monsieur le ministre, les éclaircissements nécessaires. (*M. Jean-Luc Bécart applaudit.*)

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

M. Ernest Cartigny. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, permettez-moi tout d'abord de vous dire, ayant aujourd'hui l'honneur de m'adresser à vous pour la première fois en ce prestigieux hémicycle, combien le nouveau sénateur que je suis vit un moment d'intense émotion, qui restera gravé dans sa mémoire.

Permettez-moi d'ajouter qu'en défendant la cause de l'aviation légère et sportive, évoquée tout à l'heure par M. Fortier et à laquelle le Sénat a porté, ces dernières années, un intérêt notoire à travers l'action de M. Parmantier, je mesure l'ampleur de la tâche.

Passionnés d'aviation, comme moi-même, des dizaines de milliers de Françaises et de Français, dans nos aéro-clubs, sur les terrains, dans nos ateliers de construction ou de réparation, dans la presse spécialisée, ont suivi avec intérêt puis participé avec enthousiasme à ce que l'on peut appeler la croisade du sénateur Parmantier pour le renouveau de l'aviation légère. En leur nom, je tiens à lui rendre ici un chaleureux hommage.

Bien que l'augmentation des crédits consentis à la suite de la mission Parmantier ait été brutalement stoppée à la fin de 1984, alors qu'il eût fallu la poursuivre pendant au moins cinq années pour permettre à l'aviation légère de devenir financièrement autonome, l'impulsion donnée se manifeste encore aujourd'hui.

L'espoir est revenu : la création du brevet de base a permis un développement spectaculaire de l'initiation des jeunes au pilotage.

Enfin - cela est capital pour notre industrie et l'emploi - l'aide de l'Etat et le soutien de deux fédérations ont permis l'étude et la construction de planeurs nouveaux et d'un avion biplace économique d'entraînement et de voyage, l'A.T.L., avion techniquement en avance sur tous ses concurrents étrangers, dont soixante-quinze exemplaires volent dans nos aéro-clubs, et qui, pour la France, peut devenir un excellent produit d'exportation.

Par ailleurs, pour la première fois depuis des décennies, il s'est vendu en France plus de planeurs de construction française qu'étrangère. Hélas ! nous constatons que si les subventions aux aéro-clubs ont connu une croissance de 88 p. 100 de 1981 à 1984, elles ont diminué de 45 p. 100 de 1984 à aujourd'hui.

Les crédits, en francs courants, ne font que retrouver en 1987 leur niveau de 1981, mais, en francs constants, la diminution est de 30 p. 100.

Pour la seule année 1987, les subventions aux aéro-clubs baissent de 17 p. 100. En 1985 et 1986, cette diminution de subventions aux aéro-clubs avait été en partie compensée par l'augmentation du volume des crédits de construction, qui passaient de cinq à huit millions de francs. En 1987, ces crédits diminuent à leur tour de 37 p. 100.

Ainsi, monsieur le ministre, avec 15 921 000 francs inscrits au budget des transports pour 1987, soit 0,38 p. 100 de ce budget, la dotation en faveur de l'aviation légère et sportive est la plus faible de ces six dernières années.

Les programmes de redressement engagés risquent fort d'être ainsi réduits à néant si nous ne réagissons pas très rapidement. Il faudra bien, un jour, remplacer le matériel des aéro-clubs, dont la moyenne d'âge est de dix-sept ans ! Or, il s'agit là d'un enjeu économique considérable puisqu'il représente 2 300 avions et 1 200 planeurs.

Pour que l'amorce de reprise, bloquée par les réductions budgétaires apparues dès 1985, ne se transforme pas en déroute pour les aéro-clubs, des mesures d'urgence s'imposent.

L'écart, en francs constants, des crédits attribués aux aéro-clubs entre 1981 et 1987 étant de 4 661 000 francs, ne serait-il pas possible, par exemple, de redéployer au profit de ces aéro-clubs et à due concurrence une partie des crédits du titre III : « Fonctionnement des services » ?

Par ailleurs, monsieur le ministre, ne serait-il pas possible d'inciter l'administration à accélérer et assouplir tous les processus qui concourent à alléger les charges et contraintes qui pèsent sur l'aviation légère ? Je citerai, par exemple, l'autorisation d'utiliser l'essence destinée aux automobiles pour l'alimentation des moteurs, celle du gaz liquéfié, toujours en attente, mesures qui sont de nature à abaisser le coût de l'heure de vol.

Monsieur le ministre, il n'est pas possible de développer un tel sujet en quelques minutes. Mais, à la veille du troisième millénaire, qui sera celui de l'homme dans l'espace, à un moment où l'on parle beaucoup de drogue, mais où les jeunes se tournent de nouveau en grand nombre vers des activités aussi saines que les sports de l'air - avion, planeur,

U.L.M., parachute - je lance cet appel au Gouvernement pour que l'espoir entrevu ne disparaisse à jamais au détour d'un nuage ! (*Applaudissements.*)

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

M. Roland Grimaldi. Mon intervention se divisera en deux parties, la première étant consacrée au budget de votre ministère, monsieur le ministre, la seconde au problème du tunnel sous la manche.

Les transports, bien que tributaires de l'activité économique générale, ont largement bénéficié de l'action entreprise de 1981 à 1986 par les gouvernements précédents.

Je me devais de le rappeler à cette tribune car, monsieur le ministre, au cours d'une conférence de presse où vous définites les grandes lignes de la nouvelle politique libérale que vous entendiez mener, vous avez sévèrement critiqué l'action des gouvernements précédents, parlant d'artifices, notamment à propos du processus de débudgétisation engagé par votre prédécesseur avec, par exemple, le fonds spécial de grands travaux.

Vous avez fixé quatre grandes orientations.

Vous avez, tout d'abord, affirmé votre accord pour la liberté de gestion des grandes entreprises publiques, à condition qu'elles soient gérées comme des entreprises, précisant - ce sont vos propres termes - que vous veilleriez « à ce que ne s'établissent pas, à l'abri des protections excessives, des rentes de situation nuisibles à la compétitivité et, à terme, aux clients ».

Vous avez également indiqué que le ministre des transports serait celui du public, des voyageurs et des clients.

Vous avez affirmé votre intention d'avancer à pas lents mais sûrs vers plus de libéralisme.

Vous avez, enfin, assuré que, malgré les difficultés financières, l'avenir continuerait à être préparé par la réalisation de la liaison transmanche, les T.G.V. Nord et Atlantique, les métros et tramways de province.

Nous connaissons vos objectifs. L'occasion est donnée, aujourd'hui, d'examiner vos moyens.

Globalement, le budget des transports terrestres enregistre une augmentation de 3 p. 100. Si les dépenses ordinaires laissent apparaître un accroissement de 2 p. 100 et celles en capital une augmentation de 13 p. 100, cela est essentiellement imputable - on l'a dit - à la rebudgétisation du F.S.G.T.

Que recouvrent, en réalité, ces quelques chiffres ? Une certaine satisfaction de votre part, monsieur le ministre, mais une très grande réserve pour le groupe socialiste.

Pour nous, ce budget pour 1987 ne constitue pas, comme vous vous plaisez à le dire, un bon budget ni un budget de vérité. C'est simplement un budget d'attente, voire, dans certains secteurs, un budget d'abandon, mais qui n'apporte, en tout cas, aucune impulsion réelle à ce secteur.

Vous avez parlé du respect des engagements de l'Etat. A ce propos, je me demande si, en ce qui concerne, par exemple, les métros et les tramways, l'étalement dans le temps des engagements constitue bien un respect de ces engagements, sachant que tout report entraîne, en définitive, un retard dans la mise en œuvre.

Vous répétez que les engagements de l'Etat seront malgré tout respectés envers la S.N.C.F., d'une part, envers les régions, dans le cadre des contrats Etat-région, d'autre part. Nous estimons, quant à nous, que ce respect va de soi et qu'il est légitime, quel que soit le ministre en charge, que la parole de l'Etat soit honorée.

Nous nous réjouissons, naturellement, de constater qu'à la fin du deuxième trimestre de 1986 le résultat prévisionnel laisse apparaître une réduction sensible du déficit enregistré par la S.N.C.F., dont l'objectif demeure celui fixé, par le contrat de plan, d'un retour de l'équilibre en 1989.

Si le trafic voyageurs continue de progresser, il n'en va malheureusement pas de même du trafic marchandises, qui accuse une régression sensible dont les incidences sur les résultats de l'entreprise sont considérables. En effet, comme on l'a souligné, les recettes commerciales pour 1986 connaissent une chute par rapport aux prévisions initiales, imputable essentiellement au secteur marchandises.

Le handicap que constitue ce secteur marchandises ne risque-t-il pas de faire échec au pari de la compétitivité engagé par la société nationale ? C'est pour nous une source d'inquiétude, et cela malgré les efforts engagés de modernisation.

Parallèlement à la baisse des recettes, la S.N.C.F. a mis en œuvre un plan d'économie. Le souci d'une gestion rigoureuse, nous le partageons avec vous, monsieur le ministre. Mais que penser d'une réduction des dépenses d'exploitation essentiellement axée sur la poursuite de la réduction des effectifs ? Pour 1987, les estimations prévoient, en effet, une chute des effectifs de 9 000 à 10 000 personnes alors que la prévision initiale s'établissait à 8 000.

Nous affirmons que pour parvenir à un retour à l'équilibre en 1989, la S.N.C.F., si elle veut gagner le pari de la compétitivité, devra trouver les moyens d'un redressement durable dans l'entreprise au-delà d'une politique à court terme de réduction de ses coûts d'exploitation par la baisse des effectifs.

En ce qui concerne les personnels, je ne souhaite pas, monsieur le ministre, en soufflant sur les cendres, raviver inutilement une polémique que vos déclarations relatives au statut privilégié des cheminots ont déchaînée.

Pourquoi s'attaquer à la S.N.C.F., monsieur le ministre ? Vos propos, en effet, ne pouvaient manquer d'être ressentis par les intéressés comme des attaques, voire une provocation.

Certes, il n'y a plus d'escarilles, mais il serait faux et démagogique de laisser croire à l'opinion que le statut de 1920 n'a jamais évolué. Une infrastructure de concertation existe à cette fin, qui se réunit régulièrement avec des représentants de la direction, des syndicats, des ministères des transports, du budget et des finances. Pourquoi, dans ces conditions, avoir jeté en pâture sur la place publique un problème qui pourrait être débattu entre toutes les parties concernées au sein des structures compétentes existantes.

J'évoquerai, avant de conclure, la question des contrats Etat-région. Vous affirmez que l'Etat va poursuivre les actions engagées sur cette base en ce qui concerne le développement des infrastructures des transports collectifs.

Je voudrais pourtant souligner les interrogations que soulève la mise en place d'un nouveau contexte contractuel. D'une part, vous mettez l'accent sur la nécessité de privilégier les actions susceptibles d'accroître la productivité des réseaux de transports collectifs urbains et leur équilibre financier ; d'autre part, dans le même temps, la dotation pour les contrats de développement des transports collectifs urbains enregistre une baisse considérable des autorisations de programme et des crédits de paiement.

Vous avez déclaré que les transports urbains ont atteint, grâce aux contrats de développement, un niveau d'offre et d'usage satisfaisant. Permettez-moi de vous dire que c'est une vue de la situation quelque peu technocratique et bureaucratique. Faut-il en conclure que l'accroissement de la mobilité, de la fluidité de la circulation pourra se réaliser par une utilisation accrue de l'automobile et que l'on doit renoncer, par exemple, à une politique d'accroissement des périmètres urbains ?

Vous voulez privilégier, avez-vous dit, le qualitatif par rapport au quantitatif. Mais où est l'effort de recherche ? S'il existe, est-il à la hauteur de la situation ?

Il en est de même pour le développement des transports interurbains. Globalement, pour les transports urbains et interurbains, nous constatons pour 1987 une baisse des autorisations de programme de 40 p. 100 hors incidence du F.S.G.T., et 53 p. 100, y compris le F.S.G.T., par rapport à 1986. Ce constat, monsieur le ministre, est la traduction de l'abandon de la politique de développement des transports collectifs.

S'agissant des transports interurbains, il faudrait encourager une meilleure pénétration des transports en milieu rural, s'accompagnant d'un soutien plus important de la part de l'Etat.

En conclusion, nous tenons à réaffirmer notre attachement fondamental à l'existence du transport public, dont le rôle économique et social n'est plus à démontrer. Plus de deux milliards de voyages sont effectués chaque année en ligne régulière ; ils permettent aux usagers de rejoindre leur lieu d'activité ou de loisirs. Indépendamment de ce rôle économique et social, le transport public de voyageurs contribue, de manière décisive, à l'aménagement du territoire : le développement des liaisons intra et interrégionales entrave le processus de désertification des zones rurales.

En cette matière, il convient, selon nous, de manier la notion de productivité avec circonspection : faut-il, au nom de la productivité, en arriver à supprimer les lignes non ren-

tables ? La S.N.C.F., par exemple, doit, certes, se comporter comme une entreprise commerciale, mais elle doit aussi assurer un rôle de service public. L'Etat doit soutenir financièrement ce service et ne pas en faire supporter la charge uniquement aux départements et aux régions.

Votre budget, monsieur le ministre, annonce une politique de désengagement de l'Etat qui constitue les prémices d'une politique de déréglementation des transports. C'est la raison pour laquelle le groupe socialiste votera contre.

Monsieur le ministre, j'aborde maintenant la seconde partie de mon propos, que je consacrerai au dossier du tunnel sous la Manche.

Mon collègue Robert Pontillon devait s'exprimer sur ce sujet mais, participant aujourd'hui à une importante réunion de travail à l'étranger, il vous prie d'excuser son absence. Vous savez que c'est un dossier auquel il est passionnément attaché depuis des années, non seulement en tant que parlementaire, mais également au titre de coprésident du conseil franco-britannique et de président de l'association Trans-Manche. Je vais donc exprimer à sa place ses préoccupations et celles du groupe socialiste.

Permettez-moi tout d'abord, monsieur le ministre, d'exprimer notre étonnement et notre regret devant le faible intérêt que votre département ministériel semble attacher au suivi du dossier du tunnel sous la Manche, tout au moins si l'on se réfère à l'aspect médiatique de vos préoccupations. Nous tenons donc à exprimer publiquement nos appréhensions face au développement de ce dossier depuis six mois.

Quelle est la situation actuelle ?

Certes, le deuxième appel de fonds du groupement Euro-tunnel de deux milliards de francs vient d'être couvert *in extremis*, mais le moins que l'on puisse dire à cette occasion est que, tant aux Etats-Unis qu'en Grande-Bretagne, l'accueil des investisseurs potentiels n'a pas été des plus enthousiastes, et ce qui avait été présenté jusqu'alors comme une opération technique sans histoire s'est transformé inopinément en un véritable suspense.

Dès lors, qu'en sera-t-il dans six mois, si tant est que la ratification du traité du Canterbury soit effectivement intervenue à cette date et que, aussitôt, Euro-tunnel doive se mettre en quête d'une masse de fonds vingt-cinq fois plus importante, et ce, non plus auprès d'investisseurs institutionnels ne faisant que suivre les recommandations des gouvernements, mais auprès du vrai marché international ?

Or, dans cette perspective, ce serait une lourde faute que de sous-estimer deux données conjoncturelles incontestablement défavorables à une souscription aisée des actions et obligations de Trans-Manche.

Tout d'abord, selon un récent sondage d'Eurobaromètre, 46 p. 100 des citoyens britanniques demeurent hostiles, à ce jour, à la réalisation du tunnel sous la Manche. En février 1986, l'institut Gallup avait même fait ressortir une opposition de 51 p. 100.

Ensuite, la deuxième vague des privatisations en Grande-Bretagne et la première vague en France vont, dans quelques semaines, offrir aux épargnants de chaque côté de la Manche des opportunités de placement sans aucun doute beaucoup moins aléatoires et nettement plus rémunératrices que celles d'Euro-tunnel.

Sans revenir, en effet, sur le choix opéré à Lille en janvier 1986 en faveur de la solution du double tunnel ferroviaire avec navettes pour véhicules routiers, il ne fait pas de doute que cette décision était et demeure la moins déstabilisatrice par rapport à l'actuel système maritime : c'est pourquoi, d'ailleurs, les prévisions de création de nouveaux flux de transports de voyageurs ou de marchandises, comme de détournement d'une partie des flux maritimes actuels, ont dû faire l'objet d'anticipations beaucoup plus modestes que les prévisions formulées dans l'hypothèse du choix d'un système autoroutier autonome permettant la traversée du détroit sans avoir à quitter un seul instant son volant.

Or ces prévisions de trafic, qui laissaient bon gré mal gré une part substantielle à la voie maritime, risquent de devoir être très sérieusement revues à la baisse si le Parlement britannique donne satisfaction aux réclamations conjointes du groupement Flexilink et du président de Sealink, M. James Sherwood.

En effet, ceux-ci réclament de concert que les conditions de sécurité actuellement imposées au transport maritime des passagers et des marchandises à travers la Manche, et en par-

ticulier la séparation physique au cours de la traversée des conducteurs et des passagers d'avec leur véhicule, soient aussi la règle dans le futur tunnel.

Il est bien évident que s'ils obtenaient satisfaction sur ce point crucial du point de vue technique, mais surtout psychologique, il en résulterait pour Euro-tunnel tout à la fois un surcoût considérable en investissements de matériel et une diminution des passagers potentiels, dont un grand nombre serait rebuté par cette rupture de charge.

Ajoutons à cela le lancement d'ores et déjà programmé d'ici aux années 1992-1993 de nouveaux navires plus compétitifs et plus attractifs qu'aujourd'hui parce que plus rapides, de plus grande capacité et d'aménagement intérieur plus accueillant, et voilà, me semble-t-il, monsieur le ministre, de quoi concevoir au niveau de votre département la plus légitime des appréhensions à l'égard de la bonne application de la décision de janvier 1986. Cependant, voilà peut-être aussi le moment venu pour une équipe motivée et imaginative de se poser la question des amodiations souhaitables, voire des solutions de remplacement au choix technico-financier retenu en janvier 1986, mais dont la crédibilité s'est d'ores et déjà érodée aux yeux de la City, sinon à ceux de la Chambre des communes. Malheureusement, c'est à la City et par la City que le tunnel se fera ou non.

En même temps, ce projet apparaît bien trop stratégique dans le redéveloppement du Nord-Pas-de-Calais et la construction de l'Europe pour que, si nous, Français, étions dans six mois, dans un an, replacés comme en 1975 devant une impasse de la onzième heure, nous acceptions à nouveau, sans vouloir y regarder d'un peu plus près, la justification par trop facile : « C'est la faute aux Anglais... ».

Certes, jusqu'à présent, grâce à l'importance du plan d'accompagnement du tunnel consenti par l'Etat en conjonction d'efforts avec la région Nord-Pas-de-Calais, nous avons la chance qu'aux oppositions initiales de la zone littorale à la réalisation d'une infrastructure qui en bouleversera sans aucun doute les fragiles et insuffisants équilibres économiques actuels, s'est substitué dans une très large mesure un comportement dynamique de pari raisonné en faveur de structures nouvelles.

Pourtant, les dispositions actuelles de ce plan laissent manifestement subsister une lacune difficile à entériner, à savoir la desserte de Boulogne vers le sud. Pourquoi, en particulier, la construction de l'autoroute A16 Paris-Amiens n'est-elle pas conduite plus rapidement et prolongée au moins jusqu'à Abbeville, puis par une route à deux fois deux voies jusqu'à Boulogne ?

De même, est-il exact que l'électrification de la ligne ferroviaire Calais-Boulogne-Amiens se heurte à une fin de non-recevoir catégorique de la part de la S.N.C.F., que les taux de rentabilité liés à cette amélioration seraient du même niveau que pour la ligne Calais-Hazebrouck alors que, aussi et surtout, l'électrification de la liaison Calais-Boulogne apparaît vitale pour le désenclavement du Boulonnais et le développement de ses activités tertiaires, touristiques en particulier ?

Autant d'interrogations qui, vous en conviendrez aisément, monsieur le ministre, donnent tout leur poids à la bonne volonté actuellement manifestée sur la zone littorale pour que le pari accepté soit gagné.

Encore ne faudrait-il pas que, de son côté, le groupement Euro-tunnel donne à penser, par son comportement sur le terrain, que le temps de la Compagnie des chemins de fer du Nord est revenu et que, comme sous Louis Philippe et son président du conseil Guizot, tout peut et doit être subordonné à l'« enrichissez-vous » de l'entreprise et de ses actionnaires, nonobstant les préoccupations écologiques et urbanistiques les plus légitimes.

En fait, les habitants de la région Nord-Pas-de-Calais qui, davantage que tous les autres Français, ont vu leur territoire enlaidi par l'industrialisation sauvage du XIX^e siècle, n'accepteront jamais que trois ou quatre millions de mètres cubes de déblais relaient sur leur façade littorale les terrils noirs qui marquent le paysage du bassin minier ; pas davantage, ils ne se résigneront à ce que les plans, démocratiquement élaborés et adoptés, soient balayés comme autant de chiffons de papier pour la commodité de la conduite des chantiers d'Euro-tunnel.

Or, comme Lacordaire l'a lucidement analysé face aux abus de la première révolution industrielle, « entre le fort et le faible, c'est la liberté qui opprime et la loi qui libère » ; bref, entre Bouygues et la municipalité de Coquelles ou de Sangatte, c'est le Gouvernement, et lui seul, qui peut et doit empêcher des « bras de fer », forcément inégaux, au profit de véritables négociations engagées sous le signe du long terme et non de la petite semaine, puis menées dans le respect de l'intérêt général et pas seulement de celui du groupement constructeur. Faute de quoi, la réalisation du tunnel sous la Manche aura toutes chances de se voir contestée aussi vigoureusement dans le Calaisis qu'elle l'est actuellement à Douvres et dans le Kent.

Or vous n'ignorez pas qu'un projet aussi colossal est aussi un projet très fragile. Dès lors, si par négligence de fait ou par neutralisme idéologique de la part du Gouvernement, les conflits, actuellement larvés et latents, se durcissent jusqu'à favoriser l'émergence au cours des prochains mois de deux ou trois noyaux d'opposants irréductibles, il ne serait guère difficile à ces minorités exarcebées de repérer telle ou telle disposition de notre législation en matière d'aménagement du territoire sur lesquelles il suffit de prendre appui pour retarder le planning d'exécution des travaux de plusieurs mois, voire davantage. Et dans l'intervalle, quelle serait l'évolution des mentalités chez les lointains investisseurs potentiels du Japon et des Etats-Unis ?

En un mot, monsieur le ministre, le tunnel sous la Manche représente à l'échelle de la France, mais aussi et peut-être surtout de l'Europe, une affaire beaucoup trop sérieuse pour être affermée à une entreprise privée ; et s'il fallait quelques arguments complémentaires pour vous convaincre que, en l'occurrence, le laissez-faire n'est aucunement de mise de la part du Gouvernement et de votre ministère, j'ajouterais trois considérations convergentes.

Tout d'abord, au-delà des apparences formellement respectées d'une parfaite égalité entre la composante britannique et la composante française d'Euro-tunnel, le centre actuel de toutes les décisions et la source de la moindre information se situent à Londres.

Fort heureusement, si je puis m'exprimer ainsi, ni l'Allemagne ni le Benelux ne sont résignés à passer sous les fourches caudines de la Grande-Bretagne. C'est ainsi que, voilà quelques jours, à l'occasion d'un colloque organisé à Dortmund sur les infrastructures européennes de transport, le représentant des chemins de fer allemand a clairement laissé entendre qu'il ne voyait pas pourquoi la réalisation du futur réseau T.G.V. nord-européen, et singulièrement de la ligne Cologne-Bruxelles-Lille-Londres, devrait être compromise par le surcoût considérable qui résulterait de l'adoption du matériel compatible avec les conditions techniques pour le moins « ringardes » de l'actuelle ligne Londres-Douvres.

Vous le savez, il s'agit de la fabrication des locomotives bivalentes pouvant recevoir leur énergie à la fois par caténaires et par un troisième rail au sol ainsi que des rames T.G.V. plus étroites pour se conformer aux dimensions des voies britanniques.

En second lieu - faut-il vous le rappeler, monsieur le ministre ? - en dépit de l'économie générale résolument libérale du projet, l'Etat français s'est d'ores et déjà engagé, pour quelque 7 milliards de francs, dans un plan d'accompagnement du tunnel sur le territoire des régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie et Haute-Normandie, ce qui devrait constituer une mise de fonds publique largement suffisante pour que votre ministère ait à cœur de suivre de près les conditions de réalisation de l'ouvrage principal.

Enfin et peut-être surtout, si la réalisation telle qu'elle est prévue du tunnel sous la Manche ne débouchait pas, lors de son ouverture en 1992-1993, sur les résultats d'exploitation favorables escomptés par Euro-tunnel, mais vigoureusement contestés par Flexilink et l'armateur Sherwood, on voit mal comment l'Etat français pourrait continuer d'affecter, à l'égard de l'opération, un comportement de Ponce Pilate. Or, après des privatisations volontairement attractives, nos concitoyens resteraient-ils psychologiquement et financièrement disponibles pour une nationalisation sauvetage ?

Je veux croire, monsieur le ministre - ce sera ma conclusion - que la question ne leur sera jamais posée en ces termes. Mais pour tuer dans l'œuf l'éventualité d'une telle menace, il est urgent que la Grande-Bretagne retrouve, du côté français, un partenaire aussi lucide qu'attentif et, mieux encore, imaginaire.

D'ores et déjà, en effet, des maladroites d'exécution, sinon des fautes de conception ont été commises, qui risquent de compromettre le succès final de l'opération. N'est-il pas anormal, par exemple, que le contrat de travaux ait été signé en août 1986, alors que les entreprises de travaux publics avaient la majorité du capital ?

M. Jean-Paul Parayre, directeur général de l'entreprise Dumez, qui présidait alors la société concessionnaire, a lui-même déclaré qu'il n'était pas convenable de cumuler les fonctions de client et de fournisseur. Cette position équivoque, pour ne pas dire anormale, avait d'ailleurs été dénoncée, dès 1973, par la Cour des comptes dans un rapport révélateur sur les sociétés d'autoroutes qui avaient usé et, surtout, abusé de cette ambiguïté.

Autre question pour le moins troublante : pourquoi les tarifs envisagés pour le passage des trains de la S.N.C.F. dans le tunnel doivent-ils être plus élevés dans le cas où le T.G.V. Nord n'est pas construit ? Comme un barème par tranches est d'ores et déjà prévu, il ne saurait manifestement s'agir d'une question de dégressivité à résoudre.

Dès lors, ne s'agirait-il pas d'une subvention occulte de la S.N.C.F. et des British Railways pour favoriser la réalisation du tunnel ? En d'autres termes, ou bien le T.G.V. est construit, qui rentabilise le tunnel, ou bien les trains devront payer plus cher et ce surpaiement subventionnera d'autant le tunnel.

De telles questions, monsieur le ministre, pourront vous apparaître exagérément critiques. Soyez certain que, dans tous les cas, leur motivation se veut résolument et exclusivement constructive. Vous connaissez l'intérêt que nous portons à la qualité des relations franco-britanniques et l'espoir que nous mettons dans la réalisation d'une liaison fixe transmanche. Or, force m'est de constater que, depuis plusieurs mois, ce dossier véritablement stratégique évolue mal : désordre entre investisseurs et entreprises ; sous-estimation des problèmes d'environnement et de désenclavement de notre zone littorale ; déséquilibre politique entre la Grande-Bretagne et la France ; méconnaissance totale, enfin, de la dimension européenne.

Connaissez-vous, par exemple, monsieur le ministre, les résultats du sondage mené, en avril 1986, par l'institut Faits et Opinions auprès d'un échantillon notamment représentatif de jeunes diplômés de l'enseignement supérieur ? A la question : quel est, parmi les projets, celui qui, à votre avis, symbolise le mieux la coopération européenne ? Ils ont répondu : Ariane, 32 p. 100 ; Eureka, 24 p. 100 ; Airbus, 18 p. 100 ; une chaîne de télévision, 15 p. 100 ; Hermès, 8 p. 100 et le tunnel sous la Manche, 2 p. 100. Oui, vous m'avez bien entendu, 2 p. 100. Dans ces conditions, il s'agit, au vu d'un dossier complexe, de prendre date et de lancer un appel pressant au Gouvernement de la France : que compte-t-il faire, sans plus tarder, pour donner enfin à la réalisation du tunnel sous la Manche les souffles géopolitique et socioculturel indispensables et qui lui font, à l'heure actuelle, si manifestement et si cruellement défaut ?

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

M. Bernard Laurent. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, lorsqu'on examine le budget des transports, on constate à la fois une relative stagnation des crédits de paiement et une nette progression des autorisations de programme, ce qui constitue donc une certaine ouverture vers l'avenir.

Si l'on entre dans le détail des différents modes de transport, on s'aperçoit très nettement de la volonté du Gouvernement de favoriser la route et le fer. Personne ne se plaindra de voir les programmes autoroutiers presque doublés, passant de 100 à 185 kilomètres par an ; le département de l'Aube, que je représente dans cette assemblée, y voit la confirmation des promesses faites voilà quelque mois par M. Méhaignerie, ministre de l'équipement, à propos des autoroutes A 26 et A 5.

Bien peu de routes nationales restent à la charge de l'Etat depuis le transfert d'une grande partie d'entre elles aux départements. Je me demande souvent - mais peut-être vais-je à contre-courant ? - si l'Etat va conserver la mauvaise habitude du partage de ces dépenses avec les collectivités locales, alors que ces opérations ressortissent à sa compétence.

Je souscris pleinement à la modernisation de notre réseau de voies ferrées. Toutefois, faut-il systématiquement, par la création de lignes nouvelles de T.G.V., concurrencer les liaisons aériennes ? Je ne conclus pas. Je pose simplement la question. Faut-il également - là, je suis plus sévère - mettre en place à la S.N.C.F. des tarifs de *dumping* de nature à concurrencer les autres moyens de transport, particulièrement la voie d'eau, et ce aux frais du contribuable ?

J'entends encore la déclaration que M. le ministre de l'équipement me faisait lors d'une récente visite : « La densité démographique de la France n'est pas telle que l'on puisse courir trois lièvres à la fois : la route, le fer et l'eau. » Puisque l'on privilégie relativement le fer et la route, j'en conclus que l'on sacrifie la voie d'eau. Dans ce domaine, monsieur le ministre, la France ne connaît pas l'alternance : à travers les mutations politiques, se perpétue la grande misère de la voie d'eau, et vos crédits sont aussi courts que votre propos sur ce problème tout à l'heure.

Pendant ce temps, que font vos voisins ? Ils multiplient les liaisons à grand gabarit. Deux ans encore - cela dure effectivement depuis soixante-dix ans - et la mer du Nord sera reliée à la mer Noire par le Rhin et le Danube.

Le retard que la France prend chaque année dans ce domaine s'aggrave et risque de créer un lourd handicap pour notre économie, en particulier pour nos rapports concurrentiels avec notre puissant voisin : la République fédérale d'Allemagne. En regardant les chiffres de plus près, mon inquiétude persiste. En effet, si votre budget comporte un léger mieux en ce qui concerne les crédits de paiement, les autorisations de programme diminuent sensiblement.

Je connaissais déjà vos projets à titre officieux par un échange que nous avons eu, monsieur le ministre, voilà peu de semaines.

J'en ai eu la confirmation plus officielle par votre réponse à une question écrite de M. Taittinger et par votre réponse à M. Carlelet, député socialiste de l'Aube, à la suite de son intervention à l'Assemblée nationale. Vous venez de le répéter : « Priorité absolue à l'entretien. » J'y souscris. Ce n'est pas un luxe. J'ai eu l'occasion de le constater au cours d'une promenade en péniche durant l'été dernier.

Vous avez ajouté : « Sont demandées des études complémentaires concernant de petites opérations d'investissement : Bray-sur-Seine, Nogent-sur-Seine et dérivation du pont de Mâcon. »

Pourquoi de nouvelles études alors qu'en ce qui concerne la Seine de multiples études ont déjà été faites particulièrement à l'occasion de l'élaboration du rapport Grégoire ? Toute nouvelle recherche ne peut qu'aboutir à de nouveaux retards !

Si pauvre que soit le budget actuel, il doit permettre d'engager ensemble les deux opérations précitées. Les mettre en concurrence risquerait de paraître une mesure dilatoire.

L'opération Bray-Nogent, qui m'intéresse tout particulièrement, avait bénéficié l'an passé d'une autorisation de programme de 36 millions de francs, cadeau du Gouvernement socialiste qui ne lui coûtait pas cher puisqu'à aucun moment n'a été envisagée la mise en place de crédits de paiement. Il faut poursuivre.

Le grand gabarit jusqu'à Nogent est une opération en cours qui ne pourra montrer sa vraie rentabilité que si elle est menée jusqu'à son terme.

La création d'une voie d'eau moderne jusqu'à Nogent induira un trafic important. Le trafic céréalier, en particulier, doublerait et atteindrait 400 000 tonnes.

Le transport des matériaux de construction connaîtra, dans les années à venir, une activité toujours plus grande. En effet, les besoins en grave sont importants et, pour les trouver, il faudra de plus en plus remonter vers l'amont.

Enfin, n'oublions pas qu'avec sa centrale nucléaire la région de Nogent-sur-Seine va devenir un centre économique important et qu'il est dans les projets, tout au moins dans les nôtres, de construire une usine d'éthanol dont il faudra bien transporter les produits.

Il faut répondre, monsieur le ministre, à la volonté maintes fois affirmée des collectivités locales et des responsables économiques du département de l'Aube. Le conseil général de ce département a fait, voilà six ans, un pari en creusant, par avance, sur l'emprise du futur canal. Il nous en a coûté, net, 72,5 millions de francs.

Nous venons de prendre l'engagement, région et départements en plein accord, de nous partager la participation de 25 p. 100 qui est demandée aux collectivités locales.

Faut-il ajouter qu'au-delà des stricts problèmes de transport une voie d'eau moderne permet une conduite plus régulière du cours du fleuve et donne donc de grandes possibilités d'assainissement à la vallée de la Seine, dans l'Aube et la Seine-et-Marne ?

Nous avons accepté l'avant-projet d'exécution qui nous a été officiellement proposé : reconstruire au grand gabarit l'écluse du Vézoult, qui ouvrirait le port de Nogent aux péniches de 1000 tonnes ; terminer ensuite les études d'impact, demandées par l'agglomération parisienne, qui sont relatives à l'influence du canal sur le niveau des crues ; enfin, engager très vite le grand gabarit.

Est-il vraiment impossible, avec le budget de la nation, d'assurer en cinq ans une dépense de 500 millions de francs ? Bien sûr, il faudrait pour cela que le Gouvernement infléchisse sa politique relative à la voie d'eau. Avec les budgets actuels, j'en suis conscient, c'est folie que de demander Bray-Nogent alors que le Bassin parisien et la Seine ne sont pas encore reliés au réseau du Nord par un canal moderne. C'est pourtant l'expansion économique de toute une région qui est en cause.

Il faudrait également que soit revue de fond en comble l'organisation de la profession de batelier. Nous voulons revenir à une conception plus libérale des rapports de société. Il faut aller avec prudence dans ce domaine, mais avec la volonté d'aboutir à un retour au libre choix.

J'espère, monsieur le ministre, que les espoirs que nous mettons dans votre Gouvernement ne seront pas déçus. C'est pourquoi, malgré l'insuffisance des crédits destinés à la voie d'eau, je voterai sans hésiter votre budget. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste.*)

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

M. Jacques Braconnier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, permettez en cet instant au sénateur de l'Aisne d'intervenir, et non plus au rapporteur pour avis du budget.

Monsieur le ministre, vous avez évoqué à différentes reprises le T.G.V. Nord. Je veux attirer votre attention sur les répercussions qu'auront les décisions concernant ce projet, pour les régions traversées et les villes proches du futur tracé.

Nous assistons dans nos provinces à des mouvements qui traduisent à la fois l'espoir et l'inquiétude de la population.

La S.N.C.F. multiplie des déclarations à propos de ce futur chantier. Les journaux, les magazines se font l'écho d'hypothèses, d'études, de commentaires ; on suggère des tracés, des échéanciers, des financements.

Des associations se créent, qui ont toutes pour vocation la défense des intérêts locaux ; tantôt elles se regroupent, tantôt elles se disputent la primeur de telle ou telle proposition.

Toutes ces réactions locales signifient en clair que le manque de précision donne lieu à toutes les suppositions, toutes les attentes possibles et imaginables. Malheureusement, à terme, quelle sera la part d'attentes comblées et d'espoirs déçus ?

Ce phénomène, qui va en s'amplifiant au fur et à mesure que le temps passe, ne me paraît pas apporter un surcroît de crédibilité à ces grands projets, tout prestigieux soient-ils. Les rumeurs qui circulent exacerbent les passions et sont préjudiciables à la sérénité et à la confiance.

Nous sommes conscients que la vocation d'un T.G.V. n'est pas celle d'un omnibus, ni même d'un train express, et que, par conséquent, il ne peut y avoir d'arrêt dans toutes les villes, aussi importantes soient-elles.

Nous savons que le T.G.V. Nord est une affaire non pas nationale mais internationale puisque ce projet intéresse cinq pays : la France, la Belgique, l'Allemagne, les Pays-Bas et même la Grande-Bretagne avec la liaison fixe transmanche auquel certains ne croient plus après y avoir cru il y a peu de temps, mais cela est une autre affaire.

Cette nécessité d'avoir l'accord de l'ensemble des gouvernements complice à l'évidence les procédures. Les régions, pour définir leur politique, attendent donc les décisions de l'Etat ou de l'Europe, et parfois les départements et les villes attendent aussi.

La Picardie, le Nord-Pas-de-Calais sont des régions qui ont beaucoup souffert économiquement et humainement ; elles ont été au premier plan dans la reconstruction d'après-guerre, puis ce furent les crises du textile, de la métallurgie, la reconversion industrielle, les mutations technologiques, la modernisation de l'agriculture. Rares sont les secteurs d'activité qui ont été épargnés, avec toutes les conséquences que cela entraîne en matière de suppression d'emplois ; elles ont toujours fait face pour essayer d'utiliser au mieux leurs ressources et leurs atouts.

Or nous savons aujourd'hui que, bien que le T.G.V. soit une liaison européenne, son passage provoquera des bouleversements socio-économiques comparables à ceux créés par le chemin de fer au XIX^e siècle.

Ces bouleversements seront, à certains égards, bénéfiques, mais il y a toujours la crainte de perdre ce que l'on a.

C'est ce dont je voudrais vous entretenir, en vous citant l'exemple de la région que je représente.

Depuis le XIX^e siècle, des lignes importantes, Paris-Bruxelles, Paris-Amsterdam, Paris-Stockholm, Paris-Moscou même, desservent quotidiennement Saint-Quentin, ce qui présente de nombreux avantages pour notre desserte européenne. Si, pour des raisons techniques ou économiques, le passage du T.G.V. ne pouvait pas se faire par Saint-Quentin, nous ne voudrions en aucun cas en subir les conséquences et voir des lignes supprimées.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous indiquer si, parallèlement à l'accroissement du trafic sur la ligne Paris-Lyon, il n'y a pas une baisse du trafic sur les lignes normales ? Or c'est ce que nous craignons dans notre région. Nous redoutons une diminution du nombre de dessertes entre la Picardie, notamment Saint-Quentin, et Paris.

A la suite de la récente suppression d'un train je vous ai écrit, mais « pas de nouvelles, bonnes nouvelles », j'espère encore.

Aussi, dans un esprit constructif, je me permets de vous faire part de suggestions qui sont le résultat d'une réflexion menée sur le terrain par l'ensemble des partenaires socio-économiques, les élus, les associations, qui s'intéressent vivement à ce projet, toutes opinions politiques confondues.

Quelle que soit la décision finale du tracé, il ne faudrait pas oublier que la desserte européenne de la Picardie ne doit pas être gommée mais qu'au contraire la solution qui consiste à obtenir un arrêt en un point qui puisse desservir les deux pôles économiques Amiens et Saint-Quentin - vous le constatez, je ne suis ni sectaire ni chauvin - serait de nature à valoriser et promouvoir l'ensemble de la région.

M. Roland Grimaldi. Très bien !

M. Jacques Braconnier. Nous voudrions être certains que les investissements pour le T.G.V. ne se feront plus au détriment des autres structures de communication alors que celles-ci auront besoin d'être améliorées et renforcées, ne serait-ce que pour établir des liaisons rapides entre les grandes villes et l'arrêt du T.G.V.

Voilà, monsieur le ministre, les préoccupations qui sont les nôtres sur le terrain ; je sais que les problèmes ne sont pas toujours perçus à Paris ou à Bruxelles comme ils peuvent l'être dans la France profonde. Le T.G.V. peut être un formidable espoir pour l'avenir à ce que le nouvel investissement apparaisse comme une complémentarité et non comme une concurrence avec la desserte actuelle. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste.*)

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

M. Jacques Oudin. Le T.G.V. est à l'honneur ce soir, et c'est normal. Il fait partie des moyens de communication qui sont les meilleurs outils du développement économique et de l'aménagement du territoire. Tous les moyens de communication sont concernés, que ce soit la route, les autoroutes, les liaisons aériennes et, bien entendu, le train à grande vitesse.

Le débat a déjà été amorcé avec M. Méhaignerie tout à l'heure, et il sera certainement encore question de ce problème d'aménagement du territoire lors du débat de demain.

Certes, seules certaines régions peuvent prétendre bénéficier de tous ces moyens de communication à la fois, d'autres ne peuvent prétendre qu'à quelques-uns.

Je plaiderai pour une région déshéritée dont j'ai entretenu cet après-midi M. Méhaignerie, à savoir la Vendée. Ce département a une situation curieuse : il est entouré d'autoroutes et de liaisons à grande vitesse, mais il en est exclu.

Le train à grande vitesse, chacun le sait, est le train de l'an 2 000. Les régions qui ne seront pas « irriguées » par ce moyen de communication seront dans la même situation que celles qui ont manqué le tournant de la voie ferrée au XIX^e siècle ou au début du XX^e siècle.

Vous avez inauguré, en juin dernier, monsieur le ministre, la ligne électrifiée Paris-Nantes-Le Croisic. A cette date, la S.N.C.F. a publié son plan d'investissement pour les dix prochaines années et nous avons appris, avec le plus grand plaisir, bien entendu, que tout le réseau ferré breton serait électrifié à terme. Cela viendra compléter heureusement le réseau routier de la Bretagne et aidera donc cette région dans son développement économique.

Il est évident que la comparaison avec un département qui est situé au sud de cette région n'est pas en faveur de celui-ci. Certes, pour la Vendée, je ne réclamerai pas la liaison directe d'un train à grande vitesse entre Paris et Les Sables-d'Olonne. Cependant, monsieur le ministre, savez-vous que, dans deux ans, il faudra moins de deux heures pour rallier Nantes depuis Paris mais qu'il faudra toujours une heure trois quarts pour aller aux Sables-d'Olonne à partir de Nantes, avec un ou deux changements par La Roche-sur-Yon ?

Cette situation est très dommageable pour la Vendée qui n'attend que des moyens de communication pour poursuivre un développement qu'elle a généré d'elle-même.

Je me permettrai donc de vous poser deux questions, monsieur le ministre.

Tout d'abord, pensez-vous procéder à terme à l'électrification de cette grande voie qu'est Nantes-Bordeaux, voie qui nous intéresse de près puisque, à partir de La Roche-sur-Yon, on pourra desservir directement Les Sables-d'Olonne, c'est-à-dire un littoral qui est, je l'ai dit, la deuxième zone d'accueil touristique de France ?

Ensuite, pensez-vous pouvoir mettre en œuvre des rames mixtes et directes susceptibles de desservir ce littoral depuis Paris, et dans quels délais ?

Je sais que les demandes s'accumulent sur votre bureau, je sais aussi que vous ne pourrez pas tout faire tout de suite et satisfaire tout le monde. Je vous prie donc simplement d'examiner cette demande avec l'objectivité et l'impartialité qu'on vous connaît.

Souvenez-vous, il y a vingt ans, nous avons pris ensemble le train de la vie professionnelle, en entrant conjointement à la Cour des comptes. Vous étiez d'ailleurs le major de ma promotion et je me plais à vous en rendre hommage aujourd'hui. J'espère que nous pourrions prendre ensemble le T.G.V. Paris-Les Sables d'Olonne dans quelques années. Je ne sais pas si cela sera possible mais je le souhaite de tout cœur.

Je vous demanderai toutefois de bien vouloir m'excuser de ne pouvoir écouter votre réponse ce soir, mais je dois prendre maintenant un train à petite vitesse pour rejoindre ma lointaine province ! (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste.*)

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

M. Jacques Habert. Monsieur le ministre, je voudrais, à l'occasion de la discussion du budget de l'aviation civile, vous poser une simple question.

Dans les déclarations de revenus que les contribuables doivent remplir chaque année, les aéronefs figurent parmi les éléments du train de vie. Cette rubrique, d'ailleurs, vient de s'amenuiser singulièrement, puisque, à l'occasion d'amendements votés récemment à l'Assemblée nationale, ont été exclus de l'évaluation forfaitaire du revenu d'après les éléments du train de vie les parts de golf et les chevaux de course, par suppression des points 9 et 12 du barème de l'article 168 du code général des impôts.

Les véhicules de tout genre demeurent mentionnés à cet article, à l'exclusion toutefois - c'est sur ce point que portera ma brève intervention - de ceux qui ont atteint un certain âge. C'est ainsi que les automobiles de collection, témoins d'une autre époque, sont dispensées de la déclaration.

En revanche, les aéronefs ne le sont pas. Les avions les plus anciens, véritables pièces de musée, précieusement conservés ou reconstitués et fort coûteux pour ceux qui les entretiennent, restent considérés comme des éléments du train de vie.

Vous savez, monsieur le ministre, pour avoir visité récemment ce terrain d'aviation, que la plupart de ces avions anciens ont été rassemblés à La Ferté-Alais, dans l'Essonne, par la fédération française des aéronefs de collection. Cet organisme réussit à faire voler une soixantaine d'appareils, depuis un Blériot analogue à celui qui, le premier, franchit la Manche, jusqu'aux bombardiers et chasseurs de la Seconde Guerre mondiale, en passant par les Breguet de l'Aéropostale et le Latécoère de Mermoz.

Ces Français qui maintiennent à grands frais - ce que l'Etat devrait faire - ce véritable musée vivant et volant devraient, à mon avis, être épargnés de la taxation prévue spécifiquement par le paragraphe 8 du barème de l'article 168 du code général des impôts auquel je faisais référence à l'instant. Ils devraient en être dispensés dès lors, par exemple, que leurs avions seraient âgés de plus de vingt-cinq ans - l'ancienneté retenue pour le non-paiement de la vignette avion - et cela par simple analogie avec ce qui se passe pour les automobiles de collection.

Monsieur le ministre, ma question très précise portera sur ce point : ne pensez-vous pas qu'il serait juste et opportun de dispenser de la déclaration fiscale ces aéronefs anciens, que nous sommes heureux et fiers de voir voler encore ? Ils demeurent, en effet, pour nous rappeler le courage de nos premiers aviateurs, comme les vieux et précieux témoins de la gloire des ailes françaises. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'union centriste et de l'U.R.E.I.*)

M. le président. Monsieur le ministre, souhaitez-vous répondre maintenant aux orateurs ?

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué. Monsieur le président, je pourrais répondre maintenant mais, comme nous allons aborder l'examen du budget annexe de la navigation aérienne et qu'un certain nombre de questions qui m'ont été posées tout à l'heure se rapportent à ce budget, je préférerais regrouper mes réponses en une unique intervention.

M. le président. Monsieur le ministre, le Gouvernement prend la parole quand il le souhaite.

Je rappelle que les crédits concernant les transports seront mis aux voix avec l'ensemble des crédits du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, dont le vote est réservé jusqu'après l'examen des crédits relatifs à l'environnement.

J'appelle maintenant en discussion l'article 55.

Article 55

M. le président. « Art. 55. - Les parts respectives de l'Etat et de la région d'Ile-de-France dans le financement de travaux d'infrastructure de transports en commun de la région d'Ile-de-France, prévues par l'article 37 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 portant réorganisation de la région parisienne, sont fixées pour 1987 aux montants suivants en autorisations de programme :

Etat : 296,25 millions de francs ;

Région d'Ile-de-France : 364,25 millions de francs.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 55.

(*L'article 55 est adopté.*)

BUDGET ANNEXE

DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le budget annexe de la navigation aérienne.

La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, la création du budget annexe de la navigation aérienne en 1985 répondait à

une double préoccupation. D'une part, établir un lien direct entre les dépenses et les ressources, afin de mettre à la charge des utilisateurs directs des services de la navigation aérienne leur coût de fonctionnement et garantir ainsi une réalisation planifiée des équipements indispensables ; d'autre part, intensifier l'effort de modernisation et de renouvellement de ces équipements.

Le projet de budget annexe pour 1987 continue d'obéir à cette double préoccupation. Il tend même à la parachever puisqu'il permet pratiquement au service de la navigation aérienne d'avoir son autonomie financière.

Si l'on jette un bref regard sur les masses financières en cause, on constate, tout d'abord, que la subvention du budget général de l'Etat au budget annexe, qui était encore de 368 millions de francs en 1985 et de 149 millions de francs en 1986, atteindra à peine dix millions de francs en 1987.

On constate, ensuite, que les dépenses ordinaires progressent de 6 p. 100 pour atteindre 1 756 millions de francs.

On constate, enfin, que les autorisations de programme sont en augmentation de 12 p. 100, tandis que les crédits de paiement se stabilisent à un niveau élevé de 530 millions de francs.

Comme je l'indiquais voilà un instant, la quasi-totalité des dépenses ordinaires des services de la navigation aérienne, qu'il s'agisse des charges de personnels, des dépenses de fonctionnement courant ou des intérêts de la dette, est désormais financée par les usagers.

Ce financement s'effectue principalement au travers de la redevance de route. La redevance d'approche, de son côté, permettra de percevoir environ 300 millions de francs, dont une large part proviendra, là encore, des usagers étrangers, comme pour la redevance de route, qui est assurée à 95 p. 100 par les compagnies étrangères.

Je n'ignore pas, cependant, le souci légitime qu'éprouvent parfois certaines compagnies aériennes d'être davantage informées des conditions générales d'utilisation des sommes qu'elles sont conduites ainsi à verser à l'Etat.

Aussi ai-je invité les responsables des services de la navigation aérienne à approfondir, avec l'ensemble des usagers de l'espace aérien, leur concertation sur les divers aspects, tant techniques que financiers, du service qui leur est fourni.

Outre la couverture des dépenses ordinaires, le produit des redevances permettra au budget annexe de dégager en 1987 une marge d'autofinancement de 270 millions de francs, auquel un emprunt de 260 millions de francs viendra s'ajouter pour garantir la poursuite à un niveau élevé de la modernisation des équipements.

En définitive, le projet de budget annexe pour 1987 traduit une dynamique nouvelle des services de la navigation aérienne, fondée sur la double recherche d'une amélioration de la qualité et d'une répartition équitable des charges sur les utilisateurs de l'espace aérien. (*Applaudissements sur les traversées du R.P.R., de l'U.R.E.I., de l'union centriste, ainsi que sur certaines traversées de la gauche démocratique.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est la troisième année que la navigation aérienne fonctionne avec un budget annexe. Je rappelle à nos collègues que le service de la navigation aérienne, soit 5 400 personnes, a pour mission d'assurer la sécurité de l'écoulement du trafic aérien.

Ainsi, après deux années de plein service, le budget annexe a aujourd'hui atteint son « rythme de croisière ». Il a aussi atteint ses objectifs et le premier bilan est satisfaisant, comme vous venez de le dire, monsieur le ministre.

Le budget annexe représente un peu plus de 2 milliards de francs.

Sa présentation comptable est articulée autour de deux comptes : le compte d'exploitation, soit les trois quarts du total, qui couvre, pour l'essentiel, les dépenses de personnel, et le compte des opérations en capital, qui représente le quart du total des dépenses.

Le budget annexe évolue favorablement : plus 3,8 p. 100 en moyenne. Cette augmentation vise essentiellement les frais de gestion, mieux appréhendés après deux années d'exercice.

Pour les recettes, il convient de remarquer la quasi-disparition de la subvention d'équilibre, conformément d'ailleurs à la vocation de tout budget annexe.

Ces quelques chiffres appellent trois observations.

Première observation : la modernisation des équipements se confirme.

Un vaste programme de renouvellement de stations radar, dites « secondaires », est entrepris depuis 1986. Le budget investissement progresse favorablement en autorisations de programme : plus 18 p. 100 en deux ans.

Le budget annexe joue ainsi un rôle de premier plan dans cette technologie, pour laquelle la France est particulièrement bien placée. Elle est le deuxième exportateur mondial de matériels de contrôle aérien, après les Etats-Unis. Le chiffre d'affaires à l'exportation est de l'ordre de 1,5 milliard de francs.

Deuxième observation - c'est pour la commission des finances la plus importante - ce budget annexe confirme son évolution vers l'autonomie financière : 86 p. 100 du total des ressources sont aujourd'hui des ressources propres.

Il convient de distinguer sur ce point le compte exploitation et le compte capital.

Les dépenses d'exploitation sont couvertes par deux redevances propres : la redevance de route, créée en 1972, et la redevance pour services terminaux, créée en 1985 par des produits financiers et une subvention d'équilibre. La part des ressources propres dans le total des dépenses d'exploitation est passée de 76 p. 100 en 1985 à 99 p. 100 en 1987.

L'évolution favorable des redevances a ainsi permis la quasi-extinction de la subvention d'équilibre - 360 millions de francs en 1985 et 10 millions de francs en 1987 - dont il faut se féliciter.

Les dépenses en capital sont couvertes par l'autofinancement et des ressources d'emprunt. L'autofinancement évolue lui aussi favorablement puisqu'il passe de 42 p. 100 en 1985 à 51 p. 100 en 1987.

Il n'en demeure pas moins que les emprunts effectués auprès de la Caisse des dépôts et consignations restent importants - entre 250 millions et 290 millions de francs chaque année depuis trois ans - et que la charge de la dette n'est pas négligeable.

Cependant, compte tenu de l'extinction des remboursements à l'Etat et des investissements effectués avant 1985, cette charge devrait être étalée dans le temps.

Troisième observation : ces résultats sont satisfaisants et les risques tenant au personnel paraissent écartés.

La sécurité paraît pleinement assurée. Le nombre d'*airmiss*, c'est-à-dire d'incidents, évolue de façon positive pour la sécurité du service.

La situation des personnels apparaît maîtrisée. Je rappelle que notre commission s'était longuement interrogée sur les risques de « dérapage » qui pouvaient être liés à l'autonomie de gestion. Il faut bien avoir à l'esprit que l'autonomie contient en elle-même des germes d'indépendance, et cela pas seulement dans l'aviation civile.

L'année dernière, le service de la navigation aérienne avait été secoué par trois actions de grève visant à obtenir l'intégration de primes dans le calcul des retraites.

La situation apparaît mieux maîtrisée cette année. Les effectifs et les traitements ont suivi les mêmes normes que celles qui sont appliquées à l'ensemble de la fonction publique.

Avant de conclure, je voudrais obtenir des précisions sur le projet de transformation du budget annexe de la navigation aérienne en agence de droit privé. Quels en sont les avantages attendus ? Ne faut-il pas craindre les sérieux risques de dérapage qui ont été évoqués tout à l'heure ?

La commission propose au Sénat d'adopter les crédits du budget annexe de la navigation aérienne pour 1987. (*Applaudissements sur les traversées du R.P.R., de l'U.R.E.I., de l'union centriste, ainsi que sur certaines traversées de la gauche démocratique.*)

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué. Au moment où s'achève la discussion générale sur le budget du ministère des transports pour 1987 et sur le budget annexe de la navigation aérienne, permettez-moi, tout d'abord, de remercier vos commissions et leurs rapporteurs qui ont tous conclu à l'adoption de ces crédits. Je remercie également l'ensemble des sénateurs qui ont accepté de poser des questions à la fois importantes, nombreuses, pertinentes, difficiles aussi. Je vous prierai de bien vouloir excuser la longueur des réponses que je serai amené à faire puisqu'il m'appartient désormais de répondre à l'ensemble des questions posées depuis le début de cet après-midi.

Je le ferai, si vous le voulez bien, non pas en répondant individuellement et successivement à chacun des orateurs, mais en regroupant mes réponses par thème.

De même - j'espère qu'ils me le pardonneront -, je ne souhaiterais pas entrer dans de vastes débats idéologiques sur la caricature du libéralisme présentée notamment par quelques orateurs de l'opposition, ce qui est normal.

Si nous devons nous lancer dans ce débat sur le libéralisme sauvage, j'aurais à l'égard du dirigisme sauvage ou de la bureaucratie sauvage à peu près autant d'arguments, probablement et sans doute meilleurs que ceux qui ont été utilisés. Il est plus important pour le Sénat que nous en restions aux questions posées.

M. Bernard Legrand. C'est ce qui est sauvage qui est mauvais !

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué. Le premier grand groupe de questions concerne la S.N.C.F., les grandes infrastructures de transports terrestres et la coordination entre ces différents modes de transports, voire l'existence ou la non-existence d'un marché ou d'une planification de ces transports.

S'agissant tout d'abord de la S.N.C.F., vos rapporteurs, notamment Mlle Rapuzzi, ont bien voulu le rappeler, nous sommes tenus par un contrat de plan qui a été signé en avril 1985 et qui constitue la loi des parties, c'est-à-dire aussi bien l'Etat que la S.N.C.F.

Mlle Rapuzzi et M. Berchet ont posé la question de la crédibilité de l'objectif 1989. On sait que cet objectif sera difficile à atteindre, mais il correspond à la volonté de l'entreprise. Il ne faut pas négliger un certain nombre de difficultés. J'en mettrai principalement deux en exergue.

D'une part, j'évoquerai les pesanteurs sur le trafic, notamment sur le trafic des marchandises, mais c'est une évolution propre à 1986. Il ne faut pas oublier que, lors des années précédentes, le trafic des marchandises avait évolué dans de meilleures conditions et nous pouvons donc espérer qu'il en sera de même dans l'avenir.

D'autre part, j'évoquerai le très fort endettement de la S.N.C.F., puisqu'il atteindra 100 milliards de francs en 1989. Toutefois, en contrepartie, nous avons de réelles raisons d'optimisme mesuré, mais d'optimisme tout de même.

C'est, tout d'abord, la volonté très forte des dirigeants de la S.N.C.F. C'est également l'évolution tarifaire, qui, de façon prudente et progressive, permet d'accroître les ressources de la S.N.C.F. Ce sont aussi les premiers résultats qui ont été enregistrés au cours des deux premières années d'exécution du plan, notamment par référence à ce qui a été obtenu sur le réseau banlieue de la S.N.C.F. et qui montrent que l'on peut encore réaliser de larges gains de productivité à l'intérieur même de l'entreprise. Il est vrai que tout cela passe par la nécessité du redressement du trafic des marchandises. Là, je réponds donc à la fois à MM. Delmas et Grimaldi. La S.N.C.F. doit faire face à la nécessité d'une politique commerciale particulièrement active.

Il s'agit non seulement de réaliser des économies en matière de personnels, mais, aussi et surtout, d'offrir à l'usager et aux chargeurs, de bonnes conditions de transport assurant la sécurité, la rapidité et des services supplémentaires. Cela correspond d'ailleurs aux objectifs que la S.N.C.F. a assigné au Sernam dans le plan de redressement qu'elle a mis en œuvre.

Pour ce qui est des économies générales et donc, notamment, des économies en matière de personnels, je rappelle à M. Grimaldi que, contrairement à ce qu'il a dit, les suppres-

sion d'emplois annuelles portent non pas sur 9 000 à 10 000 personnes, mais sur 8 200. Ces diminutions sont parfaitement conformes au contrat signé par mon prédécesseur.

Dans ce domaine, le Gouvernement respecte l'autonomie de gestion de la S.N.C.F.

Au sujet du statut, il a rappelé non pas les propos que j'avais tenus, mais ceux que certains avaient voulu entendre. Je le renvoie à une lecture attentive d'un excellent journal du soir, *Le Monde*, dans son édition du 6 août 1986. Il pourra ainsi constater que je n'ai remis en cause ni le statut ni les droits acquis et que j'ai, au contraire, invité à une réflexion à terme sur un meilleur mode de gestion possible pour la S.N.C.F.

Comme M. Grimaldi l'a souligné, ce débat a été mis sur la place publique. Tel doit être le cas, car cette question intéresse non seulement les dirigeants, le personnel et les syndicats de la S.N.C.F., mais l'ensemble de la communauté nationale, l'ensemble des contribuables.

Il existe d'ailleurs en France une très forte et très légitime culture ferroviaire. Nous nous souvenons d'ailleurs tous de l'apport des cheminots à quelques pages très importantes de notre histoire.

Il est donc effectivement normal que la nation tout entière puisse connaître les éléments du dossier et y réfléchir dans les années à venir. Les droits acquis devront cependant être respectés.

Mlle Rapuzzi et M. Berchet ont traité de l'évolution du rapport entre les actifs et les retraités au sein de la S.N.C.F. Au cours des dernières années, le rapport démographique s'est en effet constamment dégradé et, en 1986, il y a pratiquement 17 retraités ou pensionnés pour 10 actifs.

Mais la pyramide démographique des pensionnés est maintenant telle que le rapport entre les actifs et les pensionnés ne devrait plus se détériorer malgré l'accélération de la diminution des effectifs actifs. Pratiquement stable de 1970 à 1980 - aux alentours de 410 000 à 420 000 - le nombre de retraités est tombé cette année à 390 000, et cette diminution devrait s'accroître à partir des années 1989 et 1990.

Sur les perspectives financières de la S.N.C.F., j'ai indiqué que l'endettement s'élèverait à 100 milliards de francs en 1989 ; cela impliquera, comme l'a noté M. Berchet, une réflexion sur le concours exceptionnel. Ce dernier est expressément prévu par le contrat de plan. Il est destiné à alléger le poids que font peser sur la S.N.C.F. les charges financières issues des déficits antérieurs. Son montant est légèrement inférieur à 3,5 milliards de francs pour 1987 et il restera du même ordre de grandeur en 1988 et en 1989.

La question se posera donc, à l'échéance du contrat de plan, même si la S.N.C.F. a alors rétabli son équilibre, de trouver, à compter de 1990, une solution permettant à l'entreprise de faire face aux charges de sa dette. Cette solution pourrait consister soit en une reconduction provisoire mais dégressive de ce concours exceptionnel, soit dans des possibilités de recapitalisation.

J'ai dit, monsieur Grimaldi, dans mon exposé liminaire, mon attachement et celui du Gouvernement au conventionnement. Il n'est donc nullement question de fermer des lignes de la S.N.C.F. Je réponds là également à M. Berchet : il ne doit y avoir aucune antinomie entre les nécessités de l'aménagement du territoire et les possibilités de rentabilité de certaines lignes. M. Berchet me permettra cependant de ne pas le suivre lorsqu'il propose de renverser en faveur des liaisons ferrées de province les transferts de crédits dont bénéficient à l'heure actuelle les transports parisiens.

M. Bernard Legrand. C'est pourtant une bonne proposition !

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué. Notre objectif est davantage d'éviter que ne s'aggrave ou simplement que ne continue ce transfert vers la région parisienne. Ce n'est donc pas pour réorienter un transfert en sens contraire.

Toujours en ce qui concerne la S.N.C.F., M. Berchet a également posé le problème des passages à niveau, indiquant combien il lui paraissait nécessaire d'accentuer l'effort déjà réalisé. Je tiens à rappeler qu'il existe actuellement 22 000 passages à niveau et que l'automatisation lancée par la S.N.C.F. a touché environ 5 000 passages à niveau depuis 1970. Depuis cette même année, 2 700 passages à niveau ont

été supprimés et remplacés par 800 ouvrages d'art. La S.N.C.F. consacre chaque année 200 millions de francs à la suppression des passages à niveau les plus dangereux. Cette politique doit se poursuivre comme doit être poursuivi le programme d'automatisation, qui est presque arrivé à son terme.

A cet égard, la S.N.C.F. cherche à favoriser un partenariat avec les collectivités locales puisqu'il s'agit là à la fois d'un progrès pour elle, d'une amélioration de la sécurité et, souvent aussi, d'une amélioration des conditions de desserte sur des lignes d'intérêt local.

Pour aller au-delà, et sans mobiliser des financements qui n'existent pas, deux actions sont d'ores et déjà lancées.

La première porte sur la sensibilisation des automobilistes. En effet, il semble nécessaire de rappeler très fermement aux automobilistes qu'ils ne doivent s'engager, ni sur une voie ferrée ni dans un carrefour, lorsqu'ils ne sont pas sûrs de pouvoir en sortir à temps.

La seconde porte sur la mise en place de détecteurs d'obstacles permettant de ralentir la vitesse des trains en présence d'obstacles sur la voie.

S'agissant des grandes infrastructures terrestres, après avoir remercié M. Berchet d'avoir insisté sur l'intérêt du financement privé pour les collectivités, j'évoquerai les cinq thèmes déjà abordés : le T.G.V. Atlantique, le réseau général des T.G.V., le tunnel sous la Manche, le T.G.V. Nord et, enfin, le tracé de ce dernier.

S'agissant du T.G.V. Atlantique, je fais part de mon étonnement à M. Delmas. Selon lui, un financement public de 30 p. 100 serait insuffisant comparé aux 50 p. 100 consentis en R.F.A. A ma connaissance, ce n'est pas le Gouvernement auquel j'ai l'honneur d'appartenir qui a fixé un tel taux de participation. Il ne fait, là aussi, qu'appliquer un contrat déjà conclu avec la S.N.C.F.

S'agissant des souhaits exprimés par M. Oudin à propos du tracé et de l'extension du T.G.V. Atlantique vers Les Sables-d'Olonne, effectivement, l'électrification de la ligne Nantes-Bordeaux, dont la rentabilité n'a pas encore été calculée par la S.N.C.F., paraît, sinon hypothétique, tout au moins, en tout état de cause, lointaine. C'est davantage par une bonne politique de rabattement et de correspondance, que la S.N.C.F. est tout à fait en état de mettre en œuvre, et, éventuellement, ultérieurement, par la mise au point de matériels mixtes et de motrices pouvant fonctionner à la fois à l'électricité et aux différents types de courants, comme c'est déjà le cas, mais également sans électricité, c'est-à-dire par des turbines, plutôt que par une électrification extrêmement coûteuse faute de rentabilité suffisante qu'une solution pourrait être trouvée pour les dessertes les plus lointaines.

Mlle Rapuzzi a souhaité que le réseau général du T.G.V. soit équilibré et réalisé sans financement de l'Etat. Telle est bien la politique menée, par la recherche systématique de financements extrabudgétaires.

Je traiterai maintenant du tunnel sous la Manche. Comme M. Braconnier, je n'ai pas très bien compris le changement brutal de discours de M. Grimaldi, entre la position qui était la sienne avant le 16 mars et celle d'après le 16 mars. *(M. Grimaldi fait un geste de dénégation.)*

Sans intention de polémiquer, je tiens à lui apporter quelques éléments d'information.

D'abord, sur le plan juridique, le Gouvernement français est tout à fait disposé et actif dans ce domaine. Ainsi les projets de loi de ratification du traité lui-même et de la concession seront déposés sur le bureau du Parlement au cours de la présente session et la rédaction des protocoles - certains sont d'ailleurs difficiles à établir et vous l'avez dit - est en cours avec la partie anglaise. De plus, la procédure de déclaration d'utilité publique suit son cours, le permis de construire provisoire a été délivré et le chantier a d'ores et déjà été ouvert sur les accès en France.

Pour un projet de cette complexité, de cette ampleur et de ce coût, réunir la totalité des financements présente quelques difficultés, notamment, vous l'avez dit, de l'autre côté de la Manche. Je rappelle simplement que, dans le financement institutionnel, la partie française a non seulement rempli son contrat mais est même allée au-delà. S'agissant d'un financement institutionnel, c'était la meilleure manière de montrer l'intérêt très actif dont font preuve les pouvoirs publics pour cette réalisation.

De la même façon, comme la société Euro-tunnel l'annonçait récemment, le concessionnaire se dote des moyens en personnels, notamment en techniciens qualifiés, pour pouvoir lancer non seulement la construction, mais également une réflexion active et positive sur les conditions ultérieures d'exploitation.

Mon collègue M. Pierre Méhaignerie a eu l'occasion de traiter des équipements d'accompagnement, des routes et de l'environnement. Je rappelle simplement que l'électrification de la ligne Amiens-Boulogne-Calais se justifierait pleinement dans l'hypothèse d'une construction du tunnel sans le T.G.V. Nord. En revanche, si le T.G.V. Nord est réalisé, l'opération d'électrification de cette ligne ne serait plus rentable. Cela ne signifie pas pour autant que la modernisation de cette ligne, notamment en matière de signalisation, ne serait pas entreprise afin de permettre le relèvement des vitesses. Toutefois on ne peut pas demander simultanément la réalisation du T.G.V. Nord et l'électrification de cette ligne.

Quant au montant du péage acquitté par la S.N.C.F. selon qu'il y a ou qu'il n'y a pas de T.G.V., il ne s'agit pas, bien entendu, et vous ne le croyez pas vous-même, monsieur le sénateur, d'une sorte de subvention occulte versée par la S.N.C.F. aux British Railways. Si le péage est plus élevé pour la circulation des T.G.V. dans le tunnel que pour les circulations ferroviaires classiques en l'absence de lignes nouvelles, il s'agit non d'une subvention déguisée, mais de la conséquence de la synergie qui existe entre les deux projets : tunnel et T.G.V. Nord. Il est, en effet, clair que la rentabilité du T.G.V. Nord résultera largement de l'existence du tunnel et il n'est donc pas anormal que les réseaux de chemin de fer, tant français que britannique, en supportent la conséquence.

Monsieur Grimaldi, je n'insisterai pas non plus sur votre déclaration selon laquelle le tunnel sous la Manche serait une affaire trop sérieuse pour être confiée à l'entreprise privée. Cela nous ramènerait, en effet, à un débat « théologique » sur les vertus respectives du capitalisme et de l'entreprise publique. Je rappelle simplement et, là aussi, sans aucun esprit de polémique, que le choix du financement privé du tunnel sous la Manche n'a pas été effectué par le Gouvernement auquel j'appartiens.

M. Roland Grimaldi. Vous n'avez pas bien compris mon propos !

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué. S'agissant des observations de M. Braconnier sur les conditions de tracés éventuels du T.G.V. Nord et les conséquences qui pourraient en résulter, je rappelle que le groupe de travail quadripartite, qui comprend la France, la Belgique, la Hollande et l'Allemagne fédérale - la partie britannique y a été associée - qui vient de remettre son rapport a eu à étudier la rentabilité, les conditions de financement et les tracés possibles de ce nouveau train à très grande vitesse.

Les arguments en faveur de la réalisation du T.G.V. Nord semblent l'emporter sur les doutes. Nous souhaitons qu'il soit réalisé et il devra être mis en service en 1993, simultanément à l'ouverture du tunnel sous la Manche. Sa rentabilité sera incontestablement liée à l'existence du tunnel sous la Manche. Enfin, il ne peut exister que s'il y a un financement privé.

Cela signifie - comme j'ai eu l'occasion de l'expliquer à plusieurs reprises - qu'il y aura non un T.G.V. politique mais un T.G.V. économique ; cela signifie également qu'il devra prendre en compte les préoccupations d'aménagement du territoire, notamment pour la région Picardie.

La seule limite qui a été indiquée très clairement au cours des débats préparatoires était de ne pas réaliser un T.G.V. Nord ressemblant à l'autoroute A4, dont mon collègue M. Pierre Méhaignerie a eu l'occasion de parler cet après-midi ; il convenait donc de bien évaluer les conséquences des différents tracés.

C'est la raison pour laquelle je peux annoncer aujourd'hui que le 22 décembre, à La Haye, les représentants des cinq gouvernements concernés se réuniront pour tirer les premières conclusions du rapport quadripartite que j'évoquais. J'ai en outre décidé d'installer dans les prochaines semaines une commission du même type que celle qui avait été mise en œuvre et présidée par l'ingénieur général Rudeau pour le T.G.V. Atlantique. Elle devrait être chargée d'étudier de

façon très précise, avec l'ensemble des élus locaux et des responsables des associations professionnelles des régions concernées, les conséquences des différents tracés.

Pour bien montrer, d'ailleurs, quelle importance j'attache à cette concertation sur les tracés, même si elle doit être faite rapidement compte tenu de l'échéance de 1993 que j'évoquais tout à l'heure, je compte demander à l'ingénieur général Rudeau de reprendre son bâton de pèlerin. Il l'a bien fait pour le T.G.V. Atlantique, je souhaiterais qu'il le fasse également pour le T.G.V. Nord.

Monsieur le sénateur, je souscris totalement à votre préoccupation quant aux compensations que vous souhaitez, fort légitimement, voir accordées aux villes qui ne seraient pas desservies par le T.G.V. Permettez-moi, pendant un instant, de parler en tant que maire d'Orléans, ville qui n'a pas l'avantage de se trouver sur le passage du T.G.V. Il y a déjà un certain temps, j'ai pu négocier des compensations avec la S.N.C.F. en qualité et en quantité de dessertes classiques. Je crois que ce qui a été fait pour Orléans doit pouvoir l'être éventuellement pour Saint-Quentin.

Toute une série de questions ont été posées sur les problèmes d'unités de concurrence ou de coordination entre les différents modes de transports.

Je répondrai d'abord à M. Berchet que la démonstration a été faite de l'élasticité de la demande de transport et de la complémentarité qui existe entre les divers modes de transports.

S'agissant des effets que la politique du Gouvernement pourrait avoir au bénéfice ou au détriment de tel ou tel mode de transport, j'ai entendu à la fois M. Delmas déclarer que je favorisais la route au détriment du fer, et M. Laurent indiquer que le *dumping* de la S.N.C.F. favorisait la S.N.C.F. au détriment de la voie d'eau. Justement, le fait de prétendre que les différents modes de transports sont favorisés montre bien qu'il y a une justice tout à fait distributive et qu'il n'existe aucune volonté de pénaliser tel ou tel. Ils sont nécessaires, et c'est de la synergie de ces modes de transport que naît la richesse.

Je profite d'ailleurs de cette occasion pour répondre à M. Laurent, qui se préoccupait de la concurrence entre le T.G.V. et le trafic aérien. Si l'exploitation du T.G.V. Sud-Est a, certes, diminué par deux le trafic aérien de la ligne Air Inter Paris-Lyon, Air Inter a connu en 1986 une croissance de l'ordre de 10 p. 100.

De la même façon, toutes les études qui sont effectuées sur le T.G.V. Atlantique montrent que l'essentiel du trafic qui sera gagné par la S.N.C.F., en particulier sur la ligne Paris-Bordeaux, sera du trafic induit par un accroissement de la mobilité et que la perte sur Air Inter devrait être extrêmement faible.

M. Delmas m'a interrogé à propos d'un certain nombre de dispositions intéressant la route, qui serait ainsi favorisée au détriment du fer. Il évoquait deux éléments : d'une part, le passage des licences aux autorisations et, d'autre part, le passage de la tarification routière obligatoire à la tarification routière d'orientation.

Sur le premier point, je ne fais qu'appliquer la L.O.T.I. - loi d'orientation des transports intérieurs - qui avait elle-même prévu le passage des licences aux autorisations. Il s'agit donc de l'un des éléments libéraux de cette loi d'orientation des transports intérieurs. D'ailleurs, comme il l'avait, me semble-t-il, votée, il doit bien entendu la trouver bonne.

S'agissant de la tarification routière, il est certain que la modification de la réglementation générale sur la concurrence et les conséquences du marché européen, que l'Acte unique en cours de discussion renforce pour 1992, faisaient obligation de sortir du système réglementaire très strict qui existait pour aboutir à plus de souplesse et plus de liberté dans l'organisation du trafic.

Le deuxième grand ensemble de sujets abordés concerne les transports collectifs de province puisque, sur la R.A.T.P., les différents intervenants ont bien voulu relever les efforts très sérieux de productivité qui ont été réalisés, notamment par le nouveau président.

S'agissant des transports collectifs de province - je répondrai à la fois à Mlle Rapuzzi et à M. Descours - je peux dire qu'il n'y a pas désengagement de la part de l'Etat, du fait notamment des contrats de productivité, puisque la réduction

réelle de l'enveloppe d'autorisations de programme, tant pour les transports urbains que pour les transports non urbains, sera beaucoup moins forte que la réduction apparente. En effet, un report très important d'environ 70 millions de francs sera opéré de 1986 sur 1987.

En ce qui concerne les transports interurbains, M. Grimaldi a indiqué qu'il était nécessaire de permettre une meilleure pénétration des transports collectifs en milieu rural. Je suis tout à fait d'accord avec lui. C'est la raison pour laquelle j'encourage très vivement le conventionnement, par les conseils généraux, des transports interurbains. Mais il faut constater également qu'en 1986 et 1987, pour la première fois, les aides de l'Etat aux transports interurbains seront plus importantes que les aides de l'Etat aux transports urbains.

En dix ans, on a pu assister à une montée en puissance des transports urbains, alors que les transports interurbains connaissent un relatif « abandon ». Notre effort portera donc effectivement sur le développement de ces transports interurbains.

De façon très ponctuelle, M. Bangou m'a posé la question des gares routières à la Guadeloupe. Je lui indique que le contrat de productivité qui est annoncé entre l'Etat et le département de la Guadeloupe pour un total de un million de francs intègre les problèmes des gares routières. J'ai eu l'occasion ces jours-ci d'écrire au président du conseil général de la Guadeloupe pour lui confirmer la participation de l'Etat au développement des transports interurbains à la Guadeloupe.

S'agissant des transports urbains, j'aborderai deux grands chapitres : les tramways et métros, d'une part, les contrats de productivité, d'autre part.

Pour ce qui est de l'ensemble des tramways et métros, j'ai indiqué - et je le confirme - que les contrats de plan seront respectés, même si - c'est vrai - un certain étalement doit affecter un certain nombre d'opérations. C'est le cas en particulier pour Grenoble, M. le sénateur Descours le sait. Je rappellerai que les engagements des contrats de plan excédaient très sensiblement toutes les dotations budgétaires prévisibles et que, pour reprendre la formule du maire d'une grande ville qui était inscrit pour obtenir un métro, l'engagement pris n'avait coûté que le prix du timbre de la lettre qui avait été adressée, car il n'y avait derrière aucune autorisation de programme.

Néanmoins, au-delà des contrats de plan, nous avons pris et confirmé la décision de réaliser le métro de Toulouse, qui n'avait fait l'objet que d'une lettre du précédent Premier ministre au maire de Toulouse. Cela montre bien, de façon très claire, la volonté qui nous anime de poursuivre une politique de développement des tramways et métros de province conforme à ce qui était souhaité par les différentes autorités organisatrices.

S'agissant des contrats de développement - je réponds à Mlle Rapuzzi sur ce point - la phase de développement quantitatif de l'offre pour les transports urbains est maintenant largement entamée. Je ne voudrais pas dire qu'elle est close ; il y a encore, c'est vrai, des efforts à faire dont je suis conscient mais je crois qu'il faut s'orienter, les moyens de l'Etat et des collectivités locales étant limités, vers plus de sélectivité, vers une action plus qualitative, en liaison avec les efforts de productivité des différents réseaux. Une circulaire est d'ailleurs en cours d'élaboration à cet égard. Elle sera extrêmement souple et permettra à chaque autorité organisatrice de définir les besoins propres de son réseau en dehors de systèmes figés ou technocratiques venant du sommet.

Les réseaux doivent continuer à se développer mais pas à n'importe quel prix. Ils doivent se développer chaque fois que le transport collectif est mieux adapté que d'autres transports. Ce n'est pas là une vision technocratique, mais celle d'un responsable, d'une autorité organisatrice de transports et du président d'une société de transports.

S'agissant du versement transports évoqué par M. Descours, et dont la nécessité a été rappelée, je dirai qu'il n'est pas dans les intentions du Gouvernement de revenir sur ce versement ni de l'accroître puisqu'il n'est pas question d'augmenter les charges des entreprises.

En ce qui concerne la tarification, je rappellerai simplement que, pour ce qui est des tarifs scolaires, la libération est intervenue depuis le 1^{er} octobre, que, pour ce qui est des

transports non urbains, ces tarifs seront libérés au plus tard au 31 décembre, et que seule restera, encadrée, pour l'instant la tarification des transports urbains, compte tenu de la situation de monopole qui existe le plus souvent. C'est à l'occasion de la mise en place des nouvelles instances, et notamment du conseil de la concurrence, que la libération de ces tarifications des transports urbains interviendra dans le courant de l'année 1987.

Le chemin qui a été parcouru en matière de libération tarifaire au cours des derniers mois est très important. Je crois que l'on ne peut pas de bonne foi reprocher au Gouvernement d'être prudent pour ce qui est de la libération de la tarification urbaine. Elle interviendra, bien entendu, en son temps.

Le dernier point sur lequel j'ai été interrogé en matière de transports collectifs touche à la recherche. M. Grimaldi s'est inquiété du fait que la recherche en matière de transports urbains serait sacrifiée. Je lui dirai que, compte tenu de la sous-utilisation chronique des autorisations de programme en 1985 et 1986, puisque 50 millions de francs d'autorisations de programme de recherche ont dû être annulés en 1986, et compte tenu des reports de crédits corrélatifs qui en découlent, le niveau des engagements et des paiements en 1987 demeurera du même ordre qu'en 1986 et que les quatre axes majeurs de recherche qui avaient été définis, à savoir les véhicules économes en énergie, le fameux véhicule Virage, les automatismes dans les transports guidés, l'aide à la conduite et à la sécurité routière et, enfin, l'étude des systèmes de transport, seront maintenus de la façon la plus régulière.

J'en arrive maintenant au douloureux problème de la voie navigable, qui a donné lieu à de nombreuses interventions.

Je répondrai à M. Laurent, qui a trouvé mon discours un peu court à ce sujet, qu'il s'agit bien, je le reconnais volontiers, du point faible de ce budget, comme cela a été le cas depuis de très nombreuses années. Néanmoins, tout n'est pas noir. Les rapporteurs, MM. Schwint et Braconnier, ainsi que M. Laurent, ont bien voulu le souligner. Ainsi, un redressement des crédits de paiement et une diminution des autorisations de programme vont permettre de rétablir la vérité budgétaire dans ce domaine, puisqu'un décalage de dix-huit mois existait entre les autorisations de programme et les crédits de paiement.

Il est vrai aussi que c'est une politique d'urgence qui a été mise en œuvre. Avant de prévoir de grands développements, ma préoccupation a été de sauver ce qui pouvait l'être, selon l'image bien connue : lorsque le feu prend à la maison, on ne se préoccupe pas immédiatement ni de la décoration ni d'ajouter une ou deux pièces ; on se préoccupe d'abord d'éteindre le feu. C'est ce que je fais en concentrant l'essentiel, pour ne pas dire l'exclusivité, des moyens hors contrat de plan à la sauvegarde des réseaux.

S'agissant de l'Office national de la navigation, sur lequel m'a interrogé M. Schwint, nous appliquons très strictement le rapport de l'ingénieur général Leclercq, qui préconise une modernisation de la gestion par l'informatisation des bureaux de fret, combinée avec une réduction des effectifs.

La mise en œuvre des orientations du rapport permettra, en 1987, de maintenir, en francs courants, l'aide de l'Etat à son niveau de 1986. Sur les mêmes bases, de nouveaux progrès devraient être possibles en 1988.

Quoi qu'il en soit, la pérennité de l'office, à laquelle - je le sais - la profession est légitimement attachée, n'est pas mise en cause dans ce budget, et elle ne le sera pas non plus dans les suivants.

S'agissant de l'organisation de la profession, problème qui a été évoqué par MM. Schwint et Berchet, nous sommes tout à fait conscients des difficultés qui lui sont propres. Pour cette profession, le bateau est non seulement l'outil de travail, mais également le cadre de vie ; cela crée, chez les professionnels, à la fois un attachement tout à fait légitime et des comportements bien particuliers.

C'est la raison pour laquelle, après avoir doté, grâce au collectif budgétaire du printemps dernier, le plan économique et social de la batellerie des crédits nécessaires pour 1986, nous avons décidé de poursuivre en 1987.

Cependant, je voudrais surtout insister sur le fait que, au-delà des problèmes d'infrastructure, l'avenir de la navigation fluviale, dans une période marquée par la contraction du potentiel de fret, passe à l'évidence par la résorption progressive des surcapacités de cale, par un desserrement des réglementations et par une politique commerciale plus active.

Il s'agit en effet - chacun le sait - d'un système où le chargeur ne peut pas choisir le transporteur, où la négociation n'est pas ouverte pour ce qui est des conditions financières du chargement, où il y a même blocage systématique, pour les artisans qui sont les mieux équipés, des possibilités de chargement de leur bateau dans la mesure où d'autres artisans sont moins bien équipés. Il convient, avant d'envisager la construction de nouvelles voies à grand gabarit, de faire en sorte qu'on puisse utiliser encore mieux les équipements existants.

Mais quelles infrastructures peuvent être envisagées ? Je répondrai notamment à M. Braconnier qu'il est clair qu'en consacrant les deux tiers de nos disponibilités financières à la restauration ou à la sauvegarde du réseau existant, nous ne pouvons engager à court terme les projets de franchissement des seuils à grand gabarit, qu'il s'agisse de Seine-Nord, de Seine-Est ou de Rhin-Rhône, en particulier, qui sont inscrits au schéma directeur.

Je répondrai à M. Laurent, à cet égard, que des études complémentaires s'étaient révélées nécessaires, notamment s'agissant de Bray-Nogent, car, curieusement, si de nombreuses études avaient été faites - il en a été tout à fait tenu compte - il est un élément qui n'avait jamais été calculé : la rentabilité économique de cette liaison. C'est ce qui a été demandé à l'ingénieur général Leclercq.

Il apparaît que si le projet complet de mise à grand gabarit de Bray-Nogent coûtait près de 600 millions de francs, un projet plus réduit, qui permettrait le passage des chalands de 900 à 1 000 tonnes ou de deux péniches en flèche, reviendrait à environ 170 millions de francs. Il nécessiterait la reconstruction de l'écluse de Vezoult et le rescindement des deux boucles de la Seine.

Le rapport montre que le grand projet n'est probablement pas rentable, tout au moins en l'état actuel du transport fluvial, et que le projet réduit, qui n'est pas d'une rentabilité extrême, peut être réalisé sans acquisitions foncières.

J'indique que 36 millions de francs en autorisations de programme, qui n'étaient pas couvertes - vous avez bien voulu le rappeler - par des crédits de paiement, ont été affectés à cette opération à la fin de 1985 et qu'ils n'ont pas été supprimés ; ils ont donc été reportés et devraient permettre, le cas échéant, si d'autres moyens pouvaient être dégagés, d'engager des études opérationnelles et, surtout, des travaux sur cette liaison.

S'agissant du contournement du pont de Mâcon, la déclaration d'utilité publique est en cours. J'ai moi-même signé le décret ; je sais que M. Pierre Méhaignerie l'a également contresigné. Le temps que le cheminement réglementaire arrive à son terme, nous ne serons pas forclos. Ainsi la déclaration d'utilité publique interviendra en temps opportun - tout au moins, je le souhaite, et ce soir rien ne permet de penser le contraire - c'est-à-dire avant la fin de cette année.

M. Edgar Faure m'a amené à penser que la voie d'eau pouvait effectivement avoir le charme des contes de Perrault. Il m'a également rassuré en me disant qu'il souhaitait que j'aime la voie d'eau, notamment la liaison Rhin-Rhône. Je l'aime d'autant plus, je crois d'autant plus à son avenir que, dans ce débat budgétaire, l'amour et l'argent ne font pas bon ménage et que, pour ma part, j'aime la voie d'eau d'amour et non par intérêt financier. *(Sourires.)*

Cela étant, l'urgence d'un certain nombre de mesures, dans ce domaine, n'est pas si évidente, qu'il pourrait y paraître puisque depuis très longtemps - il l'a lui-même rappelé - ce projet est transmis scrupuleusement d'un ministre à un autre, chacun le trouvant exactement dans l'état où son prédécesseur l'avait lui-même trouvé.

Je souhaite pouvoir faire avancer les choses et je m'y emploierai. Je serai l'avocat des transports fluviaux au sein du Gouvernement quoique M. Edgar Faure soit un bien meilleur avocat que moi. Il sait cependant que toute décision en ce domaine est liée à l'avenir de la Compagnie nationale du Rhône, qui fait actuellement l'objet d'une réflexion à laquelle participent non seulement le ministère des finances, mais également le ministère de l'industrie, compte tenu des répercussions très directes à en attendre sur les conditions de production et de facturation de l'énergie à un certain nombre d'entreprises grosses consommatrices, notamment Pechiney.

Néanmoins, l'utilisation des fonds dégagés par l'amortissement des emprunts de la Compagnie nationale du Rhône au profit de la voie d'eau constitue l'une des possibilités. Pour ma part, j'y suis particulièrement sensible, mais, là encore, j'entre en concurrence avec d'autres intérêts. J'essaierai toutefois de faire en sorte que cet amour pour la voie d'eau, que je partage avec M. Faure, ne soit pas déçu.

De la voie d'eau, je passe maintenant aux transports aériens.

Monsieur Habert, vous avez bien voulu rappeler mon attachement aux avions de collection. Je crois, comme vous, que la fiscalité qui pèse sur eux est un lourd handicap.

Vous savez que le fisc avance systématiquement, depuis très longtemps, un certain nombre d'arguments techniques pour expliquer la différence de traitement entre les automobiles de collection et les avions de collection, notamment le fait que les premières ne roulent pas, cependant que les seconds, notamment à La Ferté-Alais, volent.

Je ne suis pas très sûr que cette explication soit excellente. J'essaierai donc d'être votre avocat également auprès de mon collègue de l'économie et des finances pour qu'il fasse étudier la possibilité - le budget de l'Etat ne devrait pas trop en souffrir - de réforme modérément la fiscalité applicable à ces avions. Vous comprendrez, dès lors, que je ne puisse pas, en ce qui me concerne, prendre d'engagements trop précis en la matière ce soir.

S'agissant des conditions dans lesquelles pourrait être menée la déréglementation en Europe, la trait commun de nombre d'interventions a été d'insister sur le fait qu'il ne fallait pas que cette déréglementation, qui peut également affecter la France, car le marché intérieur est aussi concerné, produise les mêmes effets que la déréglementation quelque peu hâtive ou anarchique qui est intervenue aux Etats-Unis.

Je crois pouvoir rassurer le Sénat sur ce point. La volonté du Gouvernement - vous l'avez relevé - est très claire : il tient à avancer à petits pas, mais de façon très déterminée.

Il est important, en effet, que nous puissions avancer véritablement sur le plan européen. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement français a adopté des positions très ouvertes dans la négociation communautaire.

Si nous n'avancions pas, si nous ne faisons pas dès maintenant quelques petits pas, celui que nous aurons à faire entre 1989 et 1992, date butoir de la réalisation du marché intérieur unique, sera considérable. Plus nous seront timorés aujourd'hui, plus nous risquons d'être déstabilisés demain. C'est pourquoi je souhaite que nous puissions avancer.

Cela m'amène à répondre à deux questions précises qui m'ont été posées sur ce point par M. le rapporteur.

S'agissant, tout d'abord, de l'ouverture des capacités, en l'état actuel de la discussion - aucun accord n'étant encore intervenu - la position du Gouvernement français consiste, effectivement, à accepter la répartition 45-55 pour les deux ans à venir avec le passage automatique à 40-60 pour la troisième année. Est cependant prévue la mise en œuvre de clauses de sauvegarde pour bloquer ce passage s'il devait s'avérer être une source de déséquilibre important pour le marché du transport aérien en Europe, notamment, pour éviter les risques de constitution d'une Europe aérienne à deux vitesses comprenant les pays centraux et du Nord, d'une part, les pays méditerranéens, de l'autre.

Dernière question : existe-t-il une politique communautaire en matière aérienne qui permette de ne pas ouvrir le marché intérieur unique de demain à la concurrence internationale ? En effet, avant de faire preuve d'esprit d'ouverture, il convient de définir notre attitude commune vis-à-vis des pays tiers.

On ne voit pas pourquoi l'Europe, qui constitue un marché intérieur unique, ouvrirait son marché sans contrepartie ; on ne voit pas pourquoi on devrait laisser les grandes compagnies américaines ou celles du Sud-Est asiatique faire du cabotage à l'intérieur de l'Europe.

Il semble d'ailleurs que mes collègues européens soient d'accord avec moi sur ce sujet. Nous pensons, les uns et les autres, que la meilleure garantie de nos succès futurs en matière de transport aérien réside moins dans une protection frileuse du marché européen que dans l'amélioration de la productivité et de l'efficacité de nos compagnies aériennes.

S'agissant toujours du transport aérien et des conséquences de la déréglementation, un certain nombre de questions m'ont été posées en ce qui concerne notamment l'outre-mer.

Il est vrai que, dans ce domaine, je me suis efforcé d'aller vers plus de liberté, mais en le faisant de façon mesurée et surtout de façon expérimentale. J'ai bien insisté sur le fait que toutes les décisions qui avaient été prises - vous savez qu'elles sont relativement nombreuses depuis quelques mois - avaient valeur d'expérience et non pas de précédent, qu'elles ne pourraient donc être maintenues et étendues que dans la mesure où elles donneraient effectivement de bons résultats.

C'est le cas, bien entendu, de l'expérience de multi-désignation de concurrence franco-française entre Air France, U.T.A. et une compagnie de charters sur San Francisco, Los Angeles et Papeete. Pour l'instant, les premiers résultats de cette concurrence, de cette émulation sont favorables puisque les taux de remplissage des différents intervenants sont satisfaisants. Mais ce n'est qu'au bout d'un an que nous pourrions établir un bilan définitif.

De la même façon, l'ouverture de la desserte des départements d'outre-mer aux entreprises de charters qui ont accepté d'assumer progressivement les mêmes obligations de service public qu'Air France devrait permettre de donner une plus grande liberté de choix à la clientèle, d'offrir des tarifs plus diversifiés et de mettre fin à l'hypocrisie qui consistait à faire partir des autocars sur Bruxelles et, ensuite, des avions de Bruxelles vers les départements d'outre-mer.

Je voudrais donc indiquer, compte tenu notamment des préoccupations exprimées par M. Balarello, que la décision a été prise de soumettre les compagnies de charters aux mêmes obligations de service public que la compagnie nationale, d'y procéder de façon progressive, c'est-à-dire sur les trois années, par la signature d'un cahier de prescriptions communes.

Je constate d'ores et déjà que, sur la saison d'été, c'est-à-dire à un moment où les compagnies de charters n'étaient pas encore soumises à la totalité des obligations de service public, le trafic de ces compagnies a augmenté dans des proportions considérables, aussi bien sur les Antilles que sur la Réunion. Toutefois, le trafic de la compagnie nationale a également augmenté de quelque 6 p. 100 au cours de la même période sur ces deux destinations. Il semble donc que, là aussi, il y ait une certaine élasticité de la demande de transport aérien.

La diminution des prix est significative, notamment par la mise en place, à compter du 1^{er} décembre, de la tarification tricolore sur la compagnie nationale Air France.

Quant à savoir si ce système permettra, grâce à la tarification tricolore en particulier, un étalement des vacances, autrement dit si la tarification aura plus d'effet que le rapport Vochel, monsieur le sénateur, je n'en sais rien. Le surcoût qui découlera de la volonté de certains de partir et revenir en période rouge devrait inciter les payeurs, donc éventuellement les administrations concernées, et les intéressés, à rechercher des solutions moins onéreuses, soit par une autre gestion des dates de congés, soit par des compensations éventuelles.

Différentes liaisons aériennes ont été évoquées.

S'agissant de la Guadeloupe, M. Bangou m'a interrogé sur les conditions de transport des ressortissants des départements d'outre-mer de et vers la métropole, et sur celles du développement de la Guadeloupe et l'achat de l'A.T.R. 42.

Sur le premier point, deux cas se présentent : celui des agents publics et celui des personnes disposant de faibles revenus. S'agissant des agents publics, s'applique le régime des congés bonifiés qui prévoit la gratuité totale pour l'agent et sa famille une fois tous les trois ans. L'extension de ce régime est accordée aux agents des collectivités locales et au personnel hospitalier. Quant aux personnes disposant de faibles ressources, elles bénéficient d'aides de l'agence nationale pour l'insertion et la promotion des travailleurs d'outre-mer. Ces aides sont financées au moyen d'une subvention d'Etat qui est inscrite au budget du ministère des départements et territoires d'outre-mer ; en fonction des ressources des intéressés, ces aides couvrent de 20 à 60 p. 100 du prix du billet, la réduction étant plus importante hors période de pointe : 11 000 personnes en ont profité en 1985 et autant en 1986.

Quant à l'acquisition de l'A.T.R. 42, l'accord intervenu entre Air Guadeloupe, Air Martinique et Air France donne enfin naissance à un réseau coordonné régional des Antilles capable de lutter contre le pavillon étranger.

Trois conditions ont été remplies : l'accroissement de l'affrètement d'Air Guadeloupe sur Pointe-à-Pitre et Fort-de-France, un appareil plus performant et plus confortable, l'A.T.R. 42, et des conditions de financement qui ont été permises par les mesures prises par le Gouvernement en faveur des investissements dans les départements d'outre-mer, notamment la détaxation et la défiscalisation qui, seules, permettent de rentabiliser l'A.T.R. 42. Il convenait de créer un groupement d'intérêt économique entre Air France et les deux compagnies locales pour bénéficier de ces mesures de détaxation.

Je rappelle qu'à l'issue de la période de leasing, l'appareil deviendra propriété de la Guadeloupe pour une somme symbolique. Ce système de financement est tout à fait normal et bénéfique. C'est une procédure analogue qui sera mise en œuvre pour le second A.T.R. 42 destiné à Air Martinique.

J'en viens au département de la Réunion et aux questions de M. Virapoullé. J'ai d'ailleurs eu l'occasion, voilà quelques semaines, de m'en entretenir avec lui sur place.

Tout d'abord, s'agissant de la desserte par Point Air de l'île Maurice et de Madagascar, je tiendrai le plus grand compte de l'avis du conseil supérieur de l'aviation marchande et du vôtre, monsieur Virapoullé, car il s'agit bien de ne pas couper les ailes à la compagnie régionale Réunion Air Service à laquelle j'attache une grande importance, vous le savez.

Par ailleurs, si la compagnie Point Air n'a pas tenu ses engagements à l'égard de la collectivité territoriale, c'est à la région, qui, en l'occurrence, avait accordé une subvention - je l'ai dit sur place, je le répète ici - d'intervenir, si elle le souhaite, bien entendu. Cette intervention n'est pas du domaine de l'Etat.

J'ajoute que, aujourd'hui comme demain, toute compagnie aérienne du Sud-Est asiatique qui voudrait desservir la Réunion est la bienvenue. Mais, pour l'instant, je ne suis encore saisi d'aucune demande en ce sens. Si tel était le cas, je l'examinerais avec la plus grande attention et dans un esprit positif.

Quant au fret, je n'établirai pas de comparaison entre les litchis et les ananas. La libéralisation en matière de transport aérien a pour corollaire celui du fret. Air France, notamment, s'emploie à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour permettre le développement des cultures exotiques de la Réunion. Bien entendu, si des efforts supplémentaires doivent être faits ils le seront par la compagnie nationale, j'en suis convaincu.

Pour revenir plus près de nous et pour répondre à la question de M. Bernard Legrand sur la desserte de la Corse, je dirai que la régionalisation a conduit la région Corse et son office de transport à examiner ensemble la solution à apporter aux problèmes de la desserte de la Corse.

Je note cependant, puisque cela relève de leur compétence, que, d'ores et déjà, Air France a mis en œuvre le Fokker 28 sur la liaison Nice-Bastia et que T.A.T. dessert Figari dans le cadre de la continuité territoriale, ce qui est un élément intéressant. En outre, la création d'une compagnie régionale est actuellement à l'étude. Des progrès sensibles sont donc à enregistrer.

J'apporterai deux réponses rapides aux deux interrogations de M. Balarello, la première sur le tarif Paris-Nice, la seconde sur les liaisons entre Nice et le Piémont. S'agissant du tarif Paris-Nice, qui s'élève à 795 francs, soit 1,18 franc du kilomètre, ce qui est effectivement cher par rapport aux autres tarifs d'Air Inter mais moins cher que la plupart des tarifs des compagnies de troisième niveau, je rappelle qu'il existe des tarifs réduits : vol blanc à 0,84 franc du kilomètre, vol bleu à 0,71 franc du kilomètre, tarif jeune à 0,59 franc du kilomètre. Depuis plusieurs années, les tarifs évoluent et se diversifient sur Paris-Nice. Leur augmentation est inférieure à celle de la moyenne d'Air Inter.

Un certain nombre de modifications peuvent d'ailleurs intervenir à moyen terme par la redéfinition des conditions de desserte en matière de trafic intérieur. Un certain nombre de propositions seront présentées assez rapidement dans ce domaine.

Malheureusement, s'agissant de Nice-Turin, le problème paraît principalement être celui de l'insuffisance de la demande de transport puisque le vol Marseille-Turin vient d'être supprimé ; il n'est donc pas sûr qu'il existe un véritable marché. Cependant, bien entendu, dans l'hypothèse où ce marché évoluerait, toute demande d'intervention qui serait faite sur cette liaison serait examinée de façon très positive.

La liaison ferroviaire Nice-Turin est effectivement dans une situation difficile parce qu'elle avait été détruite par faits de guerre au cours de la Deuxième guerre mondiale et n'a été rétablie dans la totalité de son parcours qu'en 1980. Mais la S.N.C.F. et les chemins de fer italiens ont mis en place un certain nombre de liaisons directes, deux par jour, me semble-t-il, car il faut également desservir de petites localités intermédiaires, ce qui suppose des liaisons relativement lentes.

Pour l'instant, les conditions de desserte entre Nice et le Piémont sont compatibles avec l'absence d'ampleur du marché et les exigences de desserte locale.

Un certain nombre de questions concernent la gestion d'Air France. M. Fortier s'est notamment intéressé aux efforts de gestion en matière de personnel, à la gestion générale d'Air France et à l'avenir de Concorde.

S'agissant des salaires du personnel et dans le respect de l'autonomie de gestion de la compagnie nationale, il n'appartient pas au Gouvernement de déterminer les effectifs et les salaires des différentes catégories de personnel. Je vous donnerai cependant quelques éléments d'information en réponse à votre question.

Si l'on compare les salaires d'Air France à ceux de ses principaux concurrents européens, on constate que les Britanniques, en particulier, sont toujours les moins chers de quelque 30 p. 100 s'agissant du personnel navigant technique. S'agissant des personnels au sol, Air France est la compagnie la moins chère. En ce qui concerne le personnel navigant technique, les salaires sont comparables, en dehors du cas spécifique de la Grande-Bretagne que je viens d'évoquer.

Nous avons cependant un retard sensible quant au nombre de personnes dans le cockpit. C'est le problème du pilotage à deux.

S'agissant du personnel navigant et des commerciaux, il est vrai en revanche que la productivité à Air France ne paraît pas être des plus élevées, notamment par rapport aux compagnies du Sud-Est asiatique que nous évoquions, voilà un instant, ou par rapport aux compagnies américaines, du fait de la baisse du dollar. Indiscutablement, des efforts sont nécessaires mais, vous le savez, la compagnie nationale a déjà largement commencé à les entreprendre.

S'agissant de Concorde, il est vrai qu'une des particularités de ce projet de budget réside dans la suppression de la subvention que l'Etat versait à la compagnie Air France pour l'exploitation de cet avion et qui a dû atteindre, en 1986, environ 90 millions de francs.

Cette mesure s'explique par l'échéance, à la fin de 1986, du contrat de plan conclu entre l'Etat et Air France ; elle traduit donc l'aboutissement d'un processus qui avait déjà été engagé cette année, puisque 1986 a vu la suppression du remboursement du coût du support en service de l'appareil.

La décision de suppression qui vous est proposée obéit à une logique de simplification comptable et, en quelque sorte, à une banalisation de l'exploitation de Concorde, qui est aujourd'hui, au sein de l'exploitation générale d'Air France, bénéficiaire hors amortissements et charges financières.

Les modalités pratiques de cette suppression feront de toute façon l'objet d'un examen concerté avec la compagnie nationale dont l'image internationale, je dois le préciser, est favorablement influencée par l'exploitation du supersonique. La poursuite de cette exploitation ne saurait donc en aucun cas, me semble-t-il, être remise en cause.

S'agissant maintenant de la navigation aérienne, je tiens tout d'abord à remercier une fois encore le rapporteur spécial des observations qu'il a bien voulu formuler. A propos d'une des interrogations qui figurent dans son rapport écrit, je lui indique que l'avenir de la délégation à l'espace aérien fait actuellement l'objet de discussions avec les autres administrations concernées. Une coordination de cet espace reste en tout état de cause nécessaire, ce qui implique l'existence d'un délégué.

Je tiens donc à rassurer MM. Fortier et Bernard Legrand, qui m'ont interrogé sur l'avenir de la navigation aérienne. M. Legrand s'est notamment inquiété des perspectives de création d'une agence.

Je dis tout de suite qu'il ne s'agit pas d'une privatisation ni de l'appel à une agence privée. Si déréglementation il doit y avoir, si libéralisation il doit y avoir pour le transport aérien, la sécurité des vols est une affaire d'Etat qui relève directement de la responsabilité des pouvoirs publics.

La seule précision que je peux vous apporter ce soir, c'est que la réflexion qui est actuellement engagée, en concertation avec tous les personnels, vise simplement à débloquer une situation sociale figée par les règles de la fonction publique traditionnelle, notamment - vous l'avez évoqué l'un et l'autre - le problème des primes et de la retraite. Cette démarche repose sur l'autonomie financière de la navigation aérienne, qui a été acquise grâce au budget annexe, et sur l'existence des redevances qui rémunèrent un service rendu dont la nature comme les bénéficiaires sont aisément identifiables. Il est donc possible d'obtenir un autre traitement que celui du statut général de la fonction publique.

Cela dit, il est évident que toutes les précautions seront prises et que si cette démarche aboutit - ce que je souhaite, mais c'est une longue marche - avec les partenaires intéressés, ni la qualité du service, ni la modernisation des équipements, ni la productivité n'en pâtiront, mais elles en seront certainement confortées. En tout cas, je le répète, il ne s'agit en aucun cas d'une privatisation en la matière.

Un autre grand sujet de vos préoccupations concerne la construction aéronautique.

D'abord, s'agissant de l'évolution des crédits - moins 11 p. 100 en 1987 - vous l'avez dit vous-même, monsieur le rapporteur - en matière de construction aéronautique, ils ne sont pas linéaires. Nous n'avons pas besoin chaque année du même volume de crédits.

Pour la construction aéronautique, cette réduction ne se traduira en aucun cas, en 1987, par une diminution de la participation du budget de l'Etat à la préparation de l'avenir aéronautique. En effet, comme je l'indiquais, au-delà de la poursuite au rythme prévu des grands programmes en cours - qu'il s'agisse de l'Airbus A 320, du moteur C.F.M. 56 ou du Falcon 900, par exemple - l'année 1987 sera caractérisée par le financement à 50 p. 100 des études préparatoires au lancement des appareils Airbus A 330 et A 340, par la poursuite de l'effort déjà entrepris pour les recherches de base et les développements technologiques, ainsi que par le soutien à 50 p. 100 des recherches sur les nouveaux moteurs et, enfin, par le financement, toujours de 50 p. 100, du programme de revalorisation de l'hélicoptère Super Puma. De ce côté-là, vous n'avez donc aucune inquiétude à avoir.

Deux questions m'ont été posées par M. Fortier sur l'Airbus A 320. La première concerne les conséquences du retard dans le démarrage du programme et la seconde vise le sort de la redevance versée par la S.N.I.A.S. à l'Etat après le 600^e exemplaire.

S'agissant d'abord du démarrage, il faut rappeler que c'est grâce à l'action de la France qu'a été lancé le programme en 1984. Auparavant, c'était, en effet, l'absence de moteur adapté à cet appareil qui empêchait son lancement. La S.N.E.C.M.A. a su convaincre General Electric de développer une version modernisée du moteur C.F.M. 56 - vous l'avez évoqué - le C.F.M. 56-5, qui permettait de concevoir un avion à la fois économe et performant. Les délais qui étaient ainsi imposés par l'absence de moteur ont permis, en fait, de bénéficier d'un certain nombre de développements technologiques importants, notamment en matière de commandes de vol électriques et de poste de pilotage informatisé qui font aujourd'hui de l'A 320 une référence mondiale en ce domaine. C'est probablement un bon résultat pour les aviateurs que d'avoir pris un léger retard. Les chiffres de commandes que vous avez rappelés montrent bien que le projet n'a pas eu, dans les faits, à souffrir d'un tel retard dont on pouvait craindre, au départ, qu'il serait lourd de conséquences.

Pour ce qui est de la renégociation du protocole, c'est vrai, des études sont en cours avec le ministère des finances pour ramener la redevance à un niveau raisonnable, à savoir quelques pour cent du chiffre d'affaires. Le taux actuel, de l'ordre de 25 p. 100 au-delà du six centième avion, est effectivement trop élevé compte tenu principalement de la baisse

du dollar qui ne permet pas de dégager des bénéfices suffisants sur la vente de chaque appareil. Cette redevance, perçue une fois remboursé le prêt consenti par l'Etat, c'est-à-dire vers le six centième avion, permettra donc d'associer pleinement l'Etat au succès du programme. On prévoit d'ailleurs aujourd'hui un marché de 750 avions. Pour l'Airbus A 320, les chances d'une bonne rentabilité des investissements paraissent donc, pour l'Etat aussi, tout à fait réelles.

S'agissant des programmes des Airbus A 330 et A 340, vous m'avez également posé une question sur le recours éventuel au système d'avance bancaire. Il s'agit - je l'ai déjà indiqué dans la présentation générale du budget - d'une formule onéreuse pour l'Etat et d'une technique de débudgétisation qui ne me paraît pas conforme à l'effort de vérité des comptes publics actuellement entrepris. Il n'est donc pas envisagé, *a priori*, de poursuivre dans cette voie pour le financement du programme Airbus A 330 et A 340.

M. Legrand m'a interrogé sur les relations entre Airbus et le gouvernement de sa Gracieuse Majesté, en Grande-Bretagne. La situation est assez contrastée. British Caledonian, qui avait, en effet, acheté des Airbus A 310, a été la compagnie de lancement pour l'Airbus A 320. Le problème ne se pose que pour British Airways, qui, pour des raisons historiques, s'est équipée de Lockheed 1011 avec moteur Rolls-Royce à une époque - je le rappelle néanmoins pour être totalement honnête - où la Grande-Bretagne n'était pas membre d'Airbus Industrie. La société Hawker-Siddeley en particulier n'était alors qu'un fournisseur du G.I.E. Airbus.

Aujourd'hui, la compagnie British Airways, qui entend rester maîtresse de ses choix, s'intéresse à l'Airbus A 300-600 pour le remplacement des Lockheed 1011 et, à plus long terme, au nouveau projet de l'Airbus A 330. Là aussi, se pose un problème de motorisation pour l'éventuel Airbus A 340 et sur la possibilité de développer un moteur I.A.E. pour cet appareil, ce qui n'est pas encore le cas. En tout état de cause, il faut savoir que des décisions ne pourront être prises, me semble-t-il, par la compagnie britannique qu'une fois mise en œuvre et achevée la procédure de privatisation de British Airways. Cela devrait être fait au printemps 1987. A ce moment-là, on connaîtra le position réelle de la compagnie britannique puisque, là aussi, son autonomie de gestion est affirmée par elle-même et par le gouvernement britannique. Toutefois - cela a été indiqué lors de la conférence tenue à l'occasion du salon de Farnborough au début du mois de septembre - d'autres partenaires industriels peuvent effectivement être recherchés par Airbus pour le développement de sa nouvelle gamme de produits. A cet égard, la France est donc tout à fait ouverte, sinon à la substitution tout au moins à l'élargissement de ce partenariat.

S'agissant de la S.N.E.C.M.A., je remercie le sénateur Fortier d'avoir dit quel succès cela représente pour la France et notamment pour les échanges internationaux de notre pays. Ce succès est aussi important que l'Airbus lui-même, vous le savez.

Vous vous êtes interrogé sur le plan d'action technologique et donc sur l'avenir. Je vous répondrai qu'il existe à proprement parler non pas des vicissitudes dans le déroulement du plan d'action technologique, mais simplement des ajustements de financements au rythme de développement des travaux.

La première phase du plan, c'est-à-dire la compression moderne, est bien engagée, à tel point que General Electric a confié à la S.N.E.C.M.A. le soin de réaliser cette partie du moteur pour le futur Propfan-U.D.F.

La seconde phase, qui est le développement de la chambre de combustion, puis des turbines de puissance, sera engagée comme prévu en 1987 avec le soutien de l'Etat. Ce programme d'action technologique est donc bien une de nos priorités et je peux vous rassurer pleinement : les moyens suffisants y seront consacrés.

Sur l'aviation légère, je répondrai brièvement à MM. Fortier et Cartigny. Ils ont en effet l'intention de poser une question orale. Nous aurons donc, à cette occasion, le débat que vous souhaitez. Le soutien du Gouvernement à l'aviation légère ne s'exprime pas seulement en terme de crédits - nous y reviendrons au cours du futur débat que nous aurons à ce sujet. Un certain nombre d'efforts tout à fait significatifs ont été faits pour l'adaptation et l'assouplissement de la réglementation, qui favorise le développement de l'aviation légère

tout en respectant, de façon très scrupuleuse, les normes de sécurité. Il faut noter également un développement des matériels nouveaux ainsi qu'une meilleure utilisation des subventions en concertation d'ailleurs avec les fédérations. S'il ne s'agit pas d'un point fort du budget de 1987 - je le reconnais tout à fait volontiers - on ne peut cependant pas parler de désengagement à l'égard de l'aviation légère, bien au contraire.

Vous m'avez également interrogé, monsieur le rapporteur, sur les participations à la S.N.E.C.M.A. et à Air France.

La S.N.E.C.M.A. et l'Aérospatiale relèvent du ministère de la défense. Je ne suis donc pas qualifié, même s'il existe une nouvelle répartition des résultats et du plan de charges entre le civil et le militaire, pour répondre à votre question.

S'agissant d'Air France, vous le savez, 15 p. 100 des actions peuvent être cédées à des personnes privées françaises en vertu du code de l'aviation civile. Vous le savez aussi, les lois du 2 juillet et du 6 août 1985 font entrer les cessions de titres d'Air France dans le cadre des procédures prévues pour les opérations de privatisation. Cela impose une procédure de fixation de la valeur des titres très précise et relativement longue, qui ne remet pas en cause la volonté du Gouvernement - je vous rassure également sur ce point - de permettre une meilleure participation des salariés de la compagnie au capital de celle-ci.

Quelques questions relatives aux aéroports ont été posées.

La première, abordée par M. Fortier, a trait à la liberté tarifaire nécessaire pour Aéroports de Paris. Les tarifs aéroportuaires sont traditionnellement séparés en deux ensembles : d'une part, les tarifs de redevances aéronautiques, qui sont réglementés par le code de l'aviation civile et qui font donc l'objet d'une décision du conseil d'administration d'Aéroports de Paris, qui n'est exécutoire qu'après l'approbation, par arrêté interministériel, des ministères des finances et des transports ; d'autre part, les redevances de nature industrielle, commerciale ou domaniale pour lesquelles, effectivement, une plus grande liberté s'impose. Le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a décidé, au cours de sa réunion du 20 novembre 1986 - c'est donc tout récent - de proposer, pour 1987, un taux d'accroissement nul des redevances aéronautiques, ce qui devrait apaiser les critiques ou les inquiétudes sur ce point.

M. Legrand et vous-même m'avez posé la lancinante question de la desserte des plates-formes aéroportuaires d'Aéroports de Paris par rapport à la ville. Je ne peux, monsieur le sénateur, que vous confirmer la réponse que je vous ai faite, à savoir la prolongation de la mission qui a été confiée par mon prédécesseur, et que j'avais confirmée, au vice-président du syndicat des transports de Paris, M. Ternier.

A très court terme, il y aura une amélioration des services d'autobus ; la proposition doit en être faite à la prochaine réunion du conseil d'administration du syndicat des transports de Paris. Par conséquent, la solution, insuffisante, certes, mais à court terme, peut être trouvée.

A plus long terme, les réflexions portent sur un prolongement de la ligne B du R.E.R. d'Antony à Orly, sur une ligne de V.A.L. Antony-Orly ou sur une ligne de V.A.L. Villejuif-Orly. Les différentes options sont en cours d'examen par M. Ternier. Ce dernier m'a confirmé qu'il remettrait son rapport à la fin de cette année ou dans les toutes premières semaines de 1987.

Je suis désolé de ne pouvoir vous en dire davantage aujourd'hui, monsieur le sénateur, sauf peut-être que ce problème est effectivement au cœur de mes préoccupations. Au tout début de l'année prochaine, j'espère pouvoir vous indiquer la position du Gouvernement sur ce point.

Le dernier problème, qui concerne les aéroports, est relatif à la sûreté. Il est vrai que le nombre de 80 000 laissez-passer paraît important. Mais il faut savoir que les aéroports sont des lieux où travaillent, à Paris seulement, des dizaines de milliers de personnes. Il n'est donc pas étonnant qu'un nombre très élevé d'entre elles ait des possibilités de circuler dans les aéroports. Il convient de distinguer la zone publique, ouverte à tous jusqu'au contrôle transfrontière, et la zone réservée, qui nécessite, pour y pénétrer, soit une autorisation permanente - c'est le badge porté par les différents agents et qui est délivré exclusivement par la police de l'air et des frontières - soit une autorisation ponctuelle pour effectuer des missions déterminées. C'est le laissez-passer à durée

limitée, qui est délivré par la gendarmerie, notamment pour les opérations de fret, les opérations d'entretien ou de réparation.

Deux opérations sont en cours et vont donc être mises en œuvre très rapidement.

La première concerne la diminution de la durée de validité des badges, afin de mieux contrôler la date de leur péremption. Ce sera peut-être le moyen de répondre à votre question sur « la nature de la nature », ce que je ne peux pas faire ce soir. La seconde portera sur l'informatisation de la gestion des autorisations de toute nature, afin d'obtenir un contrôle très précis des conditions de l'utilisation de ces laissez-passer.

Pour ce qui est de la taxe, je vous remercie tout particulièrement d'avoir indiqué qu'il vous paraissait légitime que les usagers participent pour leur part à leur propre sûreté. Je voudrais d'abord minimiser l'aspect antiéconomique ou anti-concurrentiel de la taxe de sûreté qui sera proposée au cours de cette session au Parlement. En effet, elle sera en tout état de cause - je réponds, là aussi, à votre préoccupation - d'un montant très faible par rapport à ceux qui sont en vigueur notamment aux Etats-Unis - 35 francs - en Grande-Bretagne ou au Japon. Le montant prévu à l'heure actuelle serait de l'ordre de 3 francs sur les vols intérieurs et de 5 francs sur les vols internationaux. Cette mesure devrait permettre de produire environ 110 millions de francs de moyens supplémentaires pour améliorer les installations mobilières et immobilières, à l'exclusion de toute participation aux frais de personnel dans les aéroports.

A priori - là aussi, je réponds à votre préoccupation - je ne verrais pas d'inconvénient - je pense donc pouvoir être suivi - à ce que soit supprimée de façon corrélative la redevance sur le bruit de façon à limiter la charge du transport aérien, d'autant plus - comme vous le soulignez - qu'un certain nombre de fonds sont en instance d'utilisation, faute d'une définition suffisamment précise.

A propos des clôtures - je donne là une information éclairante - il faudrait consacrer environ 200 millions de francs pour clôturer l'ensemble des bases aéroportuaires françaises, somme qui s'ajouterait aux 180 millions de francs de dépenses de sûreté urgentes qui ont justifié la demande de création de cette taxe de sûreté sur deux années.

Il serait éventuellement possible, au-delà de ce délai, si l'on veut assurer la clôture de l'ensemble des bases, de proposer la poursuite de la perception de cette taxe. Cependant, il n'est pas fatalement sûr, même si cela devait éviter l'errance d'un certain nombre de têtes de bétail sur les pistes, que ce soit l'investissement le plus nécessaire. La détection des matières explosives et l'étanchéité de circulation à l'intérieur des aéroports imposent des dépenses peut-être plus importantes.

Je dirai encore un mot sur la S.N.I.A.S. et le renouvellement de la flotte des bombardiers d'eau. Cette affaire intéresse le ministère de l'intérieur et la sécurité civile. D'ores et déjà, pour les hélicoptères comme pour les avions, l'Aérospatiale est associée très directement au développement ou à la recherche des moyens supplémentaires de lutte contre les incendies de forêts, mais cela relève également très largement du projet de loi sur la prévention des risques majeurs que le ministre de l'intérieur et le ministre chargé de l'environnement doivent soumettre à brève échéance au Parlement.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, en vous priant de m'excuser d'avoir été si long, en raison de la diversité des questions posées, les réponses que je souhaitais apporter aux orateurs qui sont intervenus dans ce débat. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste.*)

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant le budget annexe de la navigation aérienne et figurant aux articles 39 et 40.

Article 39

(Services votés)

M. le président. « Crédits : 1 650 845 484 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix ces crédits.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

Article 40**Mesures nouvelles**

M. le président. « I. - Autorisations de programme : 460 000 000 de francs. » - *(Adopté.)*

« II. - Crédits : 364 746 674 francs. » - *(Adopté.)*

6

DÉPÔT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DÉBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante :

M. André Méric attire l'attention de M. le Premier ministre sur la situation de l'industrie aéronautique française et notamment sur celle de la société « Aérospatiale » où 2 345 départs des membres de son personnel sont programmés dans l'ensemble de ses divisions.

L'étude de cette situation fait apparaître que, si 1985 a été pour cette entreprise une bonne année, 1986 sera une année médiocre et 1987 ne s'annonce pas meilleure, notamment pour la vente des gros porteurs.

Une telle situation ne peut se poursuivre plusieurs années sans mettre en péril cette société.

M. Méric demande donc à M. le Premier ministre quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour aider « Aérospatiale » à surmonter les effets de la crise actuelle (n° 90).

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de la discussion aura lieu ultérieurement.

7

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de l'Acte unique européen.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 77, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. *(Assentissement.)*

8

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, samedi 22 novembre 1986, à dix heures, à quinze heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1987, adopté par l'Assemblée nationale (nos 66 et 67, 1986-1987). M. Maurice Blin, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

Deuxième partie : Moyens des services et dispositions spéciales :

Équipement, logement, aménagement du territoire et transports :

III. - Aménagement du territoire :

M. Geoffroy de Montalembert, rapporteur spécial (rapport n° 67, annexe n° 19) ;

M. Jean Puech, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 69, tome X).

Départements et territoires d'outre-mer et article 67 :

M. Henri Goetschy, rapporteur spécial (rapport n° 67, annexe n° 9) ;

M. Lucien Delmas, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (départements d'outre-mer) (avis n° 69, tome XXII) ;

M. Pierre Lacour, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (territoires d'outre-mer) (avis n° 69, tome XXIII) ;

M. Roger Lise, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (départements d'outre-mer) (avis n° 71, tome VI) ;

M. Louis Virapoullé, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale (départements d'outre-mer) (avis n° 72, tome VII) ;

M. Jean-Marie Girault, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale (territoires d'outre-mer) (avis n° 72, tome VIII).

Coopération :

M. André Voisin, rapporteur spécial (rapport n° 67, annexe n° 6) ;

M. Paul d'Ornano, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (avis n° 70, tome III).

Délai limite pour le dépôt des amendements aux crédits budgétaires pour le projet de loi de finances pour 1987

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements aux divers crédits budgétaires et articles rattachés du projet de loi de finances pour 1987 est fixé à la veille du jour prévu pour la discussion, à dix-sept heures.

Délai limite pour les inscriptions de parole dans les discussions précédant l'examen des crédits de chaque ministère

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, le délai limite pour les inscriptions de parole dans les discussions précédant l'examen des crédits de chaque ministère est fixé à la veille du jour prévu pour la discussion, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le samedi 22 novembre 1986, à zéro heure cinquante.)

Le Directeur

du service du compte rendu sténographique,

ANDRÉ BOURGEOT

ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES**CONSEIL SUPÉRIEUR
DE LA FORÊT ET DES PRODUITS FORESTIERS**

Au cours de sa séance du 21 novembre 1986, le Sénat a désigné M. Raymond Brun comme membre titulaire et M. Charles-Edmond Lenglet comme membre suppléant du conseil supérieur de la forêt et des produits forestiers (décret n° 78-1234 du 26 décembre 1978).

COMITÉ CONSULTATIF DES COURSES

Au cours de sa séance du 21 novembre 1986, le Sénat a décidé de renouveler le mandat de M. Paul Malassagne au sein du comité consultatif des courses (décret n° 83-878 du 4 octobre 1983 relatif aux sociétés de courses de chevaux et au pari mutuel).

**MODIFICATIONS
AUX LISTES DES MEMBRES DES GROUPES****GROUPE DE L'UNION CENTRISTE**

(63 membres au lieu de 62)

Ajouter le nom de M. Roger Lise.

Rattachés aux termes de l'article 6 du règlement

(7 membres au lieu de 8)

Supprimer le nom de M. Roger Lise.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du vendredi 21 novembre 1986

SCRUTIN (N° 54)

sur l'article 72 du projet de loi de finances pour 1987

Nombre de votants	317
Nombre des suffrages exprimés	289
Majorité absolue des suffrages exprimés	145
Pour	200
Contre	89

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour

MM.		
Michel d'Aillières	Maurice Charretier	Yves Goussebaire-
Paul Alduy	Jacques Chaumont	Dupin
Michel Alloncle	Michel Chauty	Adrien Gouteyron
Jean Amelin	Jean Chérioux	Jacques Grandon
Hubert d'Andigné	Roger Chinaud	Paul Graziani
Maurice Arreckx	Auguste Chapin	Hubert Haenel
Alphonse Arzel	Jean Clouet	Emmanuel Hamel
José Balarello	Jean Cluzel	Mme Nicole
René Ballayer	Jean Colin	de Hauteclouze
Bernard Barbier	Henri Collette	Marcel Henry
Jean Barras	Francisque Collomb	Rémi Herment
Jean-Paul Bataille	Charles-Henri	Daniel Hoeffel
Henri Belcour	de Cossé-Brissac	Jean Huchon
Paul Bénard	Maurice Couve	Bernard-Charles Hugo
Jean Bénard	de Murville	Claude Huriet
Mousseaux	Pierre Croze	Roger Husson
Jacques Bérard	Michel Crucis	André Jarrot
André Bettencourt	Charles de Cuttoli	Charles Jolibois
Jean-Pierre Blanc	Marcel Daunay	Louis Jung
Maurice Blin	Désiré Debavelaere	Paul Kauss
André Bohl	Luc Dejoie	Pierre Lacour
Roger Boileau	Jean Delaneau	Christian
Christian Bonnet	Jacques Delong	de La Malène
Amédée Bouquerel	Charles Descours	Jacques Larché
Yvon Bourges	Jacques Descours	Gérard Larcher
Raymond Bourguine	Desacres	Bernard Laurent
Philippe de Bourgoing	Georges Dessaigne	René-Georges Laurin
Raymond Bouvier	André Diligent	Marc Lauriol
Jean Boyer (Isère)	Franz Duboscq	Guy de La Verpillière
Louis Boyer (Loiret)	Pierre Dumas	Louis Lazuech
Jacques Braconnier	Jean Dumont	Henri Le Breton
Pierre Brantus	Jean Faure (Isère)	Jean Lecanuet
Raymond Brun	Louis de La Forest	Yves Le Cozannet
Guy Cabanel	Marcel Fortier	Modeste Legouez
Louis Caiveau	André Fosset	Jean-François
Michel Caldagues	Jean-Pierre Fourcade	Le Grand (Manche)
Robert Calmejane	Philippe François	Edouard Le Jeune
Paul Caron	Jean Francou	(Finistère)
Pierre Carous	Philippe de Gaulle	Bernard Lemarié
Marc Castex	Jacques Genton	Roger Lise
Louis de Catuélán	Alain Gérard	Georges Lombard
Jean Cauchon	Michel Giraud	(Finistère)
Joseph Caupert	Jean-Marie Girault	Maurice Lombard
Auguste Cazalet	(Calvados)	(Côte-d'Or)
Jean Chamant	Henri Goetschy	Pierre Louvot
Jean-Paul Chambriard	Jacques Golliet	Roland du Luat
		Marcel Lucotte

Jacques Machet	Sosefo Makapé	Maurice Schumann
Jean Madelain	Papilio	Paul Séramy
Paul Malassagne	Bernard Pellarin	Pierre Sicard
Guy Malé	Jean-François Pintat	Jean Simonin
Kléber Malécot	Alain Pluchet	Michel Sordel
Hubert Martin	Raymond Poirier	Michel Souplet
Christian Masson	Christian Poncelet	Louis Souvet
(Ardennes)	Henri Portier	Pierre-Christian
Paul Masson (Loiret)	Roger Poudonson	Taittinger
Serge Mathieu	Richard Pouille	Jacques Thyraud
Michel Maurice-	André Pourny	Jean-Pierre Tizon
Bokanowski	Claude Prouvoyeur	Henri Torre
Louis Mercier	Jean Puech	René Traver
Daniel Millaud	André Rabineau	René Trégouet
Michel Miroudot	Henri de Raincourt	Georges Treille
Mme Hélène Missoffe	Jean-Marie Rausch	Emile Tricon
Claude Mont	Guy Robert	François Trucy
Geoffroy	(Vienne)	Dick Ukeiwé
de Montalembert	Mme Nelly Rodi	Jacques Valade
Jacques Mossion	Josselin de Rohan	Pierre Vallon
Arthur Moulin	Roger Romani	Albert Vecten
Jean Natali	Olivier Roux	Xavier de Villepin
Lucien Neuwirth	Marcel Rudloff	Louis Virapoullé
Henri Olivier	Roland Ruet	Albert Voilquin
Paul d'Ornano	Michel Ruffin	André-Georges Voisin
Jacques Oudin	Pierre Salvi	
Dominique Pado	Pierre Schiélé	

Ont voté contre

MM.		
François Abadie	Rodolphe Désiré	Josy Moinet
Guy Allouche	Emile Didier	Michel Moreigne
François Autain	Michel Dreyfus-	Albert Pen
Germain Authié	Schmidt	Guy Penne
Henri Bangou	André Duroméa	Daniel Percheron
Jean-Pierre Bayle	Léon Eeckhoutte	Louis Perrein
Jean-Michel Baylet	Claude Estier	Hubert Peyou
Mme Marie-Claude	Jules Faigt	Jean Peyrafitte
Beaudet	Maurice Faure (Lot)	Maurice Pic
Jean-Luc Bécart	Mme Paulette Fost	Robert Pontillon
Jacques Bellanger	Mme Jacqueline	Roger Quilliot
Georges Benedetti	Frayse-Cazalis	Albert Ramassamy
Roland Bernard	Jean Garcia	Mlle Irma Rapuzzi
Noël Berrier	Gérard Gaud	René Regnault
Jacques Bialski	François Giacobbi	Ivan Renar
Mme Danielle	Roland Grimaldi	Michel Rigou
Bidard-Reydet	Robert Guillaume	Jean Roger
Marc Bœuf	Philippe Labeyrie	Gérard Roujas
Stéphane Bonduel	Tony Larue	André Rouvière
Charles Bonifay	Robert Laucournet	Robert Schwint
Marcel Bony	Bastien Leccia	Franck Sérusclat
Jacques Carat	Charles Lederman	Paul Souffrin
Michel Charasse	Louis Longequeue	Raymond Tarcy
William Chervy	Paul Loridant	Fernand Tardy
Félix Ciccolini	François Louisy	Marcel Vidal
Marcel Costes	Mme Hélène Luc	Hector Viron
Raymond Courrière	Philippe Madrelle	Robert Vizet
Roland Courteau	Michel Manet	
Michel Darras	Jean-Pierre Masseret	
Marcel Debarge	Pierre Matraja	
André Delelis	Jean-Luc Mélenchon	
Gérard Delfau	André Méric	
Lucien Delmas	Louis Minetti	

Se sont abstenus

MM.

Gilbert Baومت
 Georges Berchet
 Guy Besse
 Jacques Bimbenet
 Louis Brives
 Jean-Pierre Cantegrit
 Ernest Cartigny
 Henri Collard
 François Delga
 Michel Durafour
 Edgar Faure (Doubs)

Jean François-Poncet
 Paul Girod (Aisne)
 Jacques Habert
 Pierre Jeambrun
 Pierre Laffitte
 Bernard Legrand
 (Loire-Atlantique)
 Max Lejeune (Somme)
 Charles-Edmond
 Lenglet
 Pierre Merli

Georges Mouly
 Jacques Moutet
 Charles Ornano
 Jacques Pelletier
 Joseph Raybaud
 Paul Robert
 (Cantal)
 Abel Sempé
 Raymond Soucaret

N'ont pas pris part au vote

MM. Alain Poher, président du Sénat, et Etienne Dailly, qui présidait la séance.

A délégué son droit de vote

(Art. 63 et 64 du Règlement.)

M. Noël Berrier à M. Robert Guillaume.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants 315

Nombre des suffrages exprimés 287

Majorité absolue des suffrages exprimés 144

Pour 198

Contre 89

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.