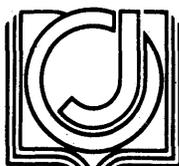


SÉNAT

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.
TELEX 201176 F DIRJO PARIS



TÉLÉPHONES :
DIRECTION : (1) 40-58-75-00
ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-18

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

COMPTE RENDU INTÉGRAL

30^e SÉANCE

Séance du samedi 26 novembre 1988

SOMMAIRE

PRÉSIDENTCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

1. **Procès-verbal** (p. 1721)
2. **Loi de finances pour 1989**. - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1721).

Transports et mer :
Transports terrestres,
voies navigables et sécurité routière (p. 1721)

MM. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer ; Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances (transports terrestres) ; MM. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial de la commission des finances (voies navigables) ; Georges Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (transports terrestres) ; Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (routes et voies navigables).

Suspension et reprise de la séance (p. 1729)

PRÉSIDENTCE DE M. JEAN CHÉRIOUX

MM. Paul Loridant, rapporteur spécial de la commission des finances (sécurité routière) ; Jacques Golliet, Jacques Bimbenet, Charles Descours, Robert Pagès, Louis de Catuelan, Jean-Jacques Robert, Jacques Oudin, Emmanuel Hamel, le ministre, Georges Sarre, secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux ; Mme Hélène Luc.

Le vote des crédits est réservé.

**Aviation civile, météorologie et budget
annexe de la navigation aérienne** (p. 1746)

MM. Michel Delebarre, ministre des transports et de la

mer ; Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances ; Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (aviation civile) ; Ernest Cartigny, Jean-Jacques Robert, Jacques Habert, Mme Hélène Luc, M. Jean-François Pintat.

Sur les crédits du titre V (p. 1759)

Amendement n° II-5 de la commission. - MM. le rapporteur spécial, le ministre. - Adoption.

Le vote des crédits est réservé.

Adoption des crédits du budget annexe de la navigation aérienne figurant aux articles 36 et 37.

Suspension et reprise de la séance (p. 1760)

Mer, marine marchande et ports maritimes (p. 1760)

MM. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer ; René Régnauld, rapporteur spécial de la commission des finances (marine marchande) ; Yves Le Cozannet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (marine marchande) ; Tony Larue, rapporteur spécial de la commission des finances (ports maritimes) ; Claude Prouvoyeur, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (ports maritimes) ; Jacques Oudin, Jacques Bialski, Robert Pagès, José Balarello, Louis de Catuelan, Paul Caron, Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer.

Sur les crédits du titre III (p. 1779)

MM. René Régnauld, rapporteur spécial ; Yves Le Cozannet, rapporteur pour avis ; Paul Caron, Robert Pagès.

Adoption des crédits.

Crédits des titres IV, V et VI. - Adoption (p. 1779)

3. **Ordre du jour** (p. 1780).

COMPTE RENDU INTEGRAL

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

La séance est ouverte à onze heures quarante-cinq.

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

LOI DE FINANCES POUR 1989

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1989, adopté par l'Assemblée nationale (nos 87 et 88 [1988-1989]).

TRANSPORTS ET MER

Transports terrestres, voies navigables et sécurité routière

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports et de la mer : I. - Transports terrestres et sécurité routière - 1. Transports terrestres ; voies navigables ; et 2. Sécurité routière.

La parole est à M. le ministre.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, la présentation des principales caractéristiques du projet de budget pour 1989 des transports terrestres et de la sécurité routière ne peut prendre toute sa signification que si elle est située dans le cadre des orientations globales du budget de mon département ministériel.

Aussi, permettez-moi de rappeler, en quelques mots, les principales orientations de la politique des transports que le Gouvernement a souhaité voir traduites dans le budget que je vous soumets aujourd'hui.

Quelques jours seulement après avoir pris mes fonctions, j'ai affirmé que je voulais être le ministre des usagers. Cet état d'esprit est, bien entendu, partagé par les membres du Gouvernement qui, avec moi, ont la charge de ce secteur des transports et de la mer, M. Jacques Mellick, ministre délégué chargé de la mer, et M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.

Etre le ministre des usagers, c'est faire en sorte que le secteur des transports, dans ses composantes publiques et privées, réponde aux attentes de ceux-ci en mettant l'accent sur la qualité du service rendu et sur sa modernisation permanente.

La qualité, c'est, d'abord et avant tout, la sécurité, exigence fondamentale et légitime des usagers dont les événements qui ont marqué ces derniers mois sont venus rappeler l'absolue nécessité. Face aux accidents dramatiques, le fatalisme n'est

pas de mise. Il faut, au contraire, chercher à comprendre ce qui s'est passé et corriger ce qui doit l'être. C'est la raison pour laquelle ce projet de budget du ministère des transports et de la mer exprime d'abord cette préoccupation en faveur de la sécurité.

J'en donnerai quatre illustrations : le renforcement des moyens affectés au contrôle de la circulation aérienne, d'autant plus nécessaire que l'augmentation du trafic appelle une vigilance accrue en matière de sécurité ; la priorité budgétaire accordée à la sécurité routière avec, en particulier, le doublement des crédits affectés à la résorption des « points noirs » ; l'accroissement des financements affectés à la protection maritime ; enfin, dernier exemple, la mise en œuvre, sous l'impulsion des pouvoirs publics, d'un plan d'action en faveur de la sécurité à la S.N.C.F., plan récemment adopté par le conseil d'administration de cette entreprise.

Mesdames, messieurs les sénateurs, j'arrête là cette énumération. J'aurai l'occasion d'y revenir tant il est vrai que la sécurité dans les transports appelle une vigilance de tous les instants et une action prioritaire, comme l'a rappelé M. le Président de la République le 20 juillet dernier.

La qualité du service public des transports est également liée au confort et à la régularité. Combien d'entre vous n'ont jamais été « pris au piège » dans un aéroport, attendant l'hypothétique départ d'un avion, sans qu'aucune explication leur soit donnée sur les raisons de ce retard ? Je pourrais également évoquer ici les difficultés que rencontrent chaque matin les salariés, surtout ceux qui résident en Ile-de-France ou dans certaines grandes agglomérations, victimes de l'encombrement ou des perturbations du réseau métropolitain ou d'un réseau de transport en commun.

Les problèmes rencontrés dans le domaine des transports concernent, enfin, la contribution essentielle de nos systèmes de transport au développement économique de notre pays. Que signifierait l'aménagement du territoire, sans transports sûrs, fiables et réguliers ?

Quelle chance donnerait-on au développement économique régional si le moindre incident technique ou problème social isole une région, s'il faut par exemple autant de temps pour aller à Nice qu'à New York ?

La notion du service public doit, sur ce point, être défendue, voire restaurée. Et, si je le souligne, c'est bien parce que j'ai la claire conviction que nous sommes parfois confrontés à des pratiques abusives mettant délibérément en cause le bon fonctionnement du service public.

L'actualité m'oblige, malheureusement, à ce stade, à évoquer le problème de la grève des personnels d'entretien des rames du R.E.R., le réseau express régional.

De quoi s'agit-il ? L'entretien des rames est assuré dans quatre ateliers situés à Rueil-Malmaison, Massy-Palaiseau, Boissy-Saint-Léger et Montrouge. Ces rames en exploitation doivent être révisées tous les trois jours pour des raisons impératives de sécurité.

Voilà douze jours, à l'appel de la C.G.T., moins de la moitié des 820 personnels ouvriers d'entretien se sont mis en grève.

Que l'on me comprenne bien ! Le droit de grève, en France, est un des éléments fondamentaux de notre démocratie sociale et politique.

Nous appartenons à un courant politique dont toute l'histoire, toute la tradition sont fondées sur la défense intransigeante de ce droit. Aujourd'hui, héritier de cette histoire et de cette tradition, j'entends, dans mon domaine de responsabilité, faire respecter strictement cette conquête fondamentale.

Mais je sais aussi que ce droit s'est construit à la demande même des organisations syndicales dans un esprit de responsabilité dans son exercice.

Or, je suis au regret de constater que cet esprit de responsabilité semble parfois avoir été perdu de vue.

Comment admettre que des grévistes décident de bloquer toutes les voies d'accès ferroviaires et routières aux ateliers d'entretien du R.E.R. et d'interrompre la distribution d'énergie électrique dans les ateliers, rendant ainsi impossible toute opération d'entretien par les salariés non grévistes et interdisant ainsi toute sortie de rames du R.E.R. en état de fonctionner ? Ces dernières sont donc bloquées dans les ateliers.

Comment accepter que soit ainsi délibérément organisée la paralysie progressive des lignes A et B du R.E.R., de lignes qui sont chaque jour utilisées par près de 1 500 000 usagers de la région parisienne ?

Comment tolérer un tel dévoiement du droit de grève qui aboutit à prendre chaque jour en otages plus d'un million d'usagers, salariés se rendant à leur travail et ne disposant d'aucun autre moyen de transport, adolescents se rendant dans leur collège ou leur lycée ?

Cette pression, ce chantage délibérément organisé sont inacceptables.

Dès le déclenchement de ce conflit, j'ai demandé à la direction générale de la R.A.T.P. d'ouvrir la discussion et la négociation sur l'évolution des salaires en 1989. La direction a proposé des avancées qui constituent une base de discussion avec tous les personnels.

Mais il faut qu'il soit mis fin immédiatement aux formes illégales qu'a prises cette action. Hier, à une très large majorité, le conseil d'administration de la R.A.T.P. a condamné fermement cette action et a souligné son caractère illégal. Je me suis personnellement associé à cette condamnation. Le tribunal de Nanterre, saisi en procédure de référé, a jugé que les modalités de cette grève se situaient en marge de la légalité et qu'il devait y être mis fin.

Hier soir, la direction générale de la R.A.T.P. a estimé que la sécurité de l'exploitation du R.E.R. n'était plus assurée et a été contrainte de décider d'interrompre totalement cette exploitation à partir de lundi. En effet, hier, des incidents préoccupants se sont produits en raison de la rarefaction des rames disponibles prises d'assaut par des usagers légitimement excédés. La direction de la R.A.T.P. et le ministre des transports ne peuvent, en conscience, prendre le risque d'accidents qui auraient pu se produire à partir de lundi.

Je demande, à ce stade, que chacun mesure bien ses responsabilités pour donner une ultime chance au dialogue et à la négociation. J'ai chargé M. Bernard Brunhes d'une mission de conciliation rapide.

Mais chacun doit savoir que ma détermination et celle du Gouvernement sont totales.

M. Jacques Bialski. Très bien !

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Ministre des usagers, je ne laisserai pas sombrer un service public essentiel. Tout ceux qui, par leurs actions irréflechies, sont en train de détruire l'image même du service public doivent savoir que nous nous y opposerons avec toute notre conviction, toute notre énergie et toute notre résolution.

M. Franz Duboscq. Très bien !

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. J'attends des discussions qui se sont ouvertes qu'elles entraînent rapidement le déblocage attendu par tous de la situation actuelle.

J'ajoute que cette grève, s'ajoutant à d'autres perturbations intervenues au mois d'octobre, a entraîné une grave dégradation du service offert aux usagers par l'entreprise.

Dans ces conditions, il serait abusif d'exiger des utilisateurs qu'ils acquittent le prix d'un service normal.

C'est pourquoi j'ai décidé de demander à l'entreprise que le prix de la carte orange fasse l'objet d'une réduction exceptionnelle de 50 p. 100 pour tous les usagers du réseau banlieue au mois de janvier, la baisse ne pouvant intervenir pour des raisons techniques au mois de décembre. Concrètement, la réduction s'étalera de 90 à 180 francs selon les zones.

Cette décision s'imposait pour dédommager les usagers des préjudices et difficultés rencontrés. (*Très bien ! sur de nombreuses traversées.*)

Si j'ai voulu faire ce commentaire sur ce qui se passait aujourd'hui à la R.A.T.P., c'est parce que l'actualité l'exigeait.

J'en reviens maintenant à l'ensemble du dispositif du budget de notre département ministériel. Ce budget tient compte des préoccupations de droit des usagers et du respect de la notion de service public.

C'est la raison pour laquelle, en particulier parce que nous voulons améliorer le droit des usagers, l'Etat apporte son aide au développement des infrastructures de transport collectif dans la mesure où la croissance du trafic et l'amélioration de la desserte des grandes agglomérations appellent la mise en place de moyens nouveaux. De même, et c'est une autre illustration de cette orientation, un effort significatif est réalisé dans le projet de budget en faveur des infrastructures portuaires et des voies navigables ; il traduit la volonté du Gouvernement d'intensifier l'adaptation des équipements mis à la disposition des usagers.

La qualité du service public c'est, enfin et surtout, la qualité des hommes et des femmes qui en assurent le bon fonctionnement. Le service public des transports est composé d'agents de qualité dont on ne rappellera jamais assez la compétence, le dévouement, mais aussi le courage dans les moments les plus dramatiques.

Cette caractéristique est un atout que nous devons valoriser et préserver, en particulier grâce à un vaste effort de formation et d'adaptation permanente aux nouvelles techniques.

Cet effort trouve sa traduction dans plusieurs chapitres de mon projet de budget, notamment en ce qui concerne la formation des pilotes ou des gens de mer. Il correspond à une préoccupation quotidienne, à un état d'esprit qui pénètre et doit pénétrer plus encore nos administrations et nos entreprises publiques de transport.

Qualité des hommes, qualité des équipements, sécurité, tels sont, brièvement énoncés, les trois axes d'une politique de la qualité au service des usagers des transports publics.

Atteindre cet objectif de qualité implique un effort permanent de modernisation. De plus, la mise en œuvre d'une politique de modernisation technique et de progrès social du secteur des transports est une nécessité dans la perspective de l'Europe de 1992.

En matière de transports, la France dispose d'entreprises souvent très performantes, maîtrisant les technologies les plus modernes et qui sont autant d'atouts remarquables pour notre commerce extérieur. Tout doit être fait pour améliorer encore leur capacité d'action afin de leur permettre de faire face à la concurrence.

C'est pourquoi, qu'il s'agisse de l'aérien, du maritime ou du terrestre, dans tous ces domaines l'année 1989 devrait être marquée par des changements ou de sérieuses évolutions dans l'organisation des différents modes de transport. Nous aurons l'occasion d'en débattre ultérieurement, tant il est vrai que ces questions débordent le strict cadre de la présentation budgétaire.

Mais ce budget traduit déjà un réel souci de modernisation permanente.

Comme le démontre le maintien de l'engagement de l'Etat en faveur des programmes aéronautiques civils, il permettra, outre la poursuite des grands programmes, le développement très important des crédits de recherche indispensable à de nouvelles innovations technologiques.

C'est ce que traduit également l'effort de l'Etat en faveur de la modernisation des ports autonomes, car leur compétitivité dépend directement de la réalisation d'un certain nombre d'investissements.

Qualité et modernisation, c'est autour de ces deux concepts que nous entendons conduire l'action de ce département ministériel afin de préparer nos systèmes de transport aux défis que leur pose l'avenir.

D'un montant total de 53,4 milliards de francs, y compris le budget annexe de la navigation aérienne, le budget du ministère des transports et de la mer est le cinquième budget civil de l'Etat par son montant. Sa progression globale de 5,6 p. 100 pour les moyens de paiement et de 4,7 p. 100 pour les autorisations de programme est sensiblement supérieure à celles des dépenses définitives de l'Etat.

J'en viens maintenant au budget des transports terrestres et de la sécurité routière à l'ordre du jour de la séance de ce matin.

Pour l'ensemble des transports terrestres, le projet de budget prévoit un montant de 39,5 milliards de francs en moyens de paiement, soit une hausse de plus de 3 p. 100 par

rapport à 1988, et de 1,44 milliard de francs pour les autorisations de programme, soit une augmentation de 10 p. 100 par rapport à 1988.

La part la plus importante de ces crédits est affectée à l'exécution des engagements contractuels pris par l'Etat à l'égard notamment de la S.N.C.F. Les concours aux entreprises publiques du secteur des transports sont globalement stabilisés en francs constants, ce qui traduit bien notre volonté d'honorer les engagements pris envers ces entreprises afin qu'elles puissent poursuivre, dans de bonnes conditions, les efforts remarquables qu'elles ont entrepris pour améliorer leur situation financière.

En ce qui concerne plus particulièrement la S.N.C.F., l'équilibre financier - objectif important du contrat de plan - devrait être atteint, ou peu s'en faut, à la fin de 1989, et cela en dépit d'une évolution défavorable des recettes du trafic « marchandises ».

Ce résultat très positif a été rendu possible grâce aux efforts de tous les personnels de la S.N.C.F. à qui je tiens à rendre hommage. Ils ont participé et participent encore à l'effort de redressement. Il est normal que les salariés de la S.N.C.F. puissent, en retour, bénéficier de cette situation dans le respect, bien évidemment, de l'équilibre financier retrouvé. Or la réalité m'oblige à dire que cette revendication d'un juste retour sur les salariés des efforts entrepris n'existe pas encore.

A cet égard, je me dois de souligner que l'évolution de l'endettement de cette entreprise reste préoccupante. Cette question devra être au cœur des réflexions que conduiront l'Etat et l'entreprise à l'occasion de la négociation du futur contrat de plan, car il est difficilement concevable que l'essentiel des efforts de productivité de la S.N.C.F. soit absorbé par la croissance des frais financiers hérités du passé.

Ce problème est d'autant plus important que la S.N.C.F. doit poursuivre le programme d'investissement indispensable à l'amélioration de la qualité du service offert aux usagers.

Je pense notamment au programme d'électrification lui aussi indispensable au désenclavement de la Bretagne et du Massif central. Les 240 millions de francs nécessaires au financement de ce programme ont été inscrits au projet de loi de finances rectificative examiné par le conseil des ministres de mercredi dernier.

Je pense également aux travaux du T.G.V. Atlantique, dont le rythme de réalisation est actuellement très satisfaisant.

Je pense encore au démarrage, en 1989, des chantiers du T.G.V. Nord, première étape dans la réalisation d'un réseau européen de trains à grande vitesse.

Enfin, le programme d'investissement de la S.N.C.F. intégrera les conséquences du plan d'amélioration de la sécurité adopté par le conseil d'administration de l'entreprise le 26 octobre dernier et dont le réseau « banlieue » bénéficiera tout particulièrement. J'ai veillé, en accord avec M. Pierre Bérégovoy et M. Michel Charasse, à ce que la S.N.C.F. puisse disposer, dès 1988 et pour 1989, des autorisations nécessaires à la mise en œuvre d'un tel plan.

Avec ce problème de la S.N.C.F. banlieue, nous abordons déjà la question plus générale des transports collectifs en région d'Ile-de-France.

Les aides que l'Etat apportera en Ile-de-France aux infrastructures lourdes - R.A.T.P. et S.N.C.F. - seront sensiblement augmentées pour faire face aux besoins : les autorisations de programme passent de 281 à 306 millions de francs. Ces financements permettront de poursuivre les opérations engagées - ligne 1 à la Défense, desserte d'Eurodisneyland - et de financer deux grandes opérations qui viennent enfin d'être définitivement lancées : le trans - Val-de-Marne et le tramway de Saint-Denis-Bobigny.

J'ai tenu à « débloquer » ces dossiers dont la réalisation ne cessait d'être différée parce que j'ai le sentiment qu'un effort nouveau est indispensable pour améliorer les dessertes internes de la petite et de la grande « couronne », effort qui devra être poursuivi pendant plusieurs années.

L'augmentation des dotations consacrées aux opérations d'infrastructures est une première étape dans la satisfaction des besoins de transports collectifs, qui vont considérablement s'accroître pendant la période couverte par le prochain plan.

Lors du comité interministériel pour l'aménagement du territoire, le C.I.A.T., en date du 17 novembre dernier, il a été décidé de proposer à la région d'Ile-de-France la réalisation d'un programme de transports collectifs particulièrement important portant sur 7 milliards de francs.

Vous le savez, nous ne ménageons pas nos efforts. L'Etat et les collectivités territoriales s'engagent résolument dans l'amélioration des transports collectifs en Ile-de-France. Mais tout se passe comme si nos efforts restaient impuissants à satisfaire les besoins. En effet, nous sommes désarmés devant les conséquences du développement non maîtrisé des implantations de bureaux en région parisienne.

On connaît la situation actuelle : les projets se multiplient de façon désordonnée, singulièrement dans l'Ouest parisien, et les responsables des programmes se tournent ensuite vers les pouvoirs publics pour demander la création d'infrastructures de transports supplémentaires.

Cette situation coûteuse pour la collectivité ne pourra se prolonger indéfiniment. Il faut aboutir à un schéma d'ensemble organisé, maîtrisé et compatible avec les infrastructures existantes ou en cours de réalisation. C'est l'intérêt collectif qui est en cause.

J'en arrive à un autre problème, celui de la contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens.

Le montant de la dotation 1989 s'élève à 4 789 millions de francs, auxquels s'ajoutent 323 millions de francs en provenance du versement transport perçu en région d'Ile-de-France. Cela permettra au total à la R.A.T.P. de disposer d'un budget satisfaisant pour 1989.

Ce transfert entre le budget de l'Etat et le versement transport est rendu possible avec les excédents importants de ce dernier.

Soucieux d'un certain équilibre entre la région parisienne et la province - souci qui est, je crois, partagé par votre assemblée, si j'ai bien compris le sens de certaines réflexions contenues dans les différents rapports - j'ai tenu à ce qu'un certain nombre de financements traduisent cette volonté de rééquilibrage. Cela concerne en premier lieu les infrastructures de métros et de tramways.

La dotation en autorisations de programme est accrue de plus de 11 p. 100, passant à 295 millions de francs. Cela permettra non seulement de poursuivre et d'achever les opérations en cours à Lille et à Lyon, mais aussi d'assurer le financement d'opérations qui viennent d'être lancées ou qui le seront prochainement.

Je voudrais souligner l'importance de la décision prise lors du dernier comité interministériel pour l'aménagement du territoire, le C.I.A.T., qui traduit l'attachement du Gouvernement au développement des transports collectifs de province en prévoyant la réalisation, au cours du prochain plan, d'un programme très ambitieux en faveur des métros et tramways de province.

La politique des contrats de productivité avec les villes et les départements sera par ailleurs poursuivie. L'Etat continuera à apporter son concours aux actions d'amélioration des réseaux de transports en commun entreprises par les autorités organisatrices.

Pour les transports interurbains régionaux ou départementaux, la dotation est de 60 millions de francs en autorisations de programme.

Je voudrais poursuivre cette rapide analyse du budget des transports terrestres en évoquant maintenant devant vous la situation du transport routier.

Vous savez que la situation économique de ce secteur s'est améliorée.

Le trafic a poursuivi, depuis le début de l'année, son expansion. On observe, par ailleurs, un arrêt de la tendance à la baisse des prix, ce qui devrait permettre d'engager l'année 1989 dans les meilleures conditions.

La première préoccupation qui a été, en particulier, celle de M. Georges Sarre a été de régler le délicat problème de la tarification de référence et de l'avenir du conseil national routier. Ce dossier est actuellement en cours de règlement, à la satisfaction, je crois, des transporteurs et des chargeurs.

Grâce à un certain nombre de dispositions fiscales contenues dans le présent projet de loi de finances et grâce à la poursuite de l'effort de modernisation technique et sociale entrepris, je ne doute pas que cette profession sera en mesure d'aborder dans de bonnes conditions l'échéance de 1992.

Le projet de budget pour 1989 comporte également une orientation très positive dans le secteur des voies navigables. L'effort accompli est significatif dans le contexte de rigueur que vous connaissez.

Les crédits d'entretien progressent de 14 p 100 par rapport à 1988, s'établissant à 118 millions de francs.

Une progression plus importante encore, 16 p 100, marque l'effort consenti pour l'équipement des voies navigables avec 279 millions de francs. Cet effort budgétaire devra être poursuivi avec vigueur au cours des prochaines années si l'on veut faire face à la dégradation actuelle du réseau.

Quant à la réalisation de telle ou telle nouvelle infrastructure, le Gouvernement n'a pas, à ce jour, arrêté de position, mais je ne doute pas que le débat ne nous permette de revenir sur ces questions.

Concernant le difficile problème de la sécurité routière, la gravité de la situation nécessitait que le Gouvernement prenne des dispositions de grande ampleur pour lutter contre le fléau des accidents de la route.

L'amélioration de la sécurité routière passe par des changements durables de comportements que l'Etat ne peut à lui seul provoquer et qui impliquent la mobilisation de tous et la responsabilisation de chacun.

Le rôle de l'Etat n'en est pas moins capital puisqu'en conjuguant prévention et formation, dissuasion et répression il peut et doit contribuer à cette mobilisation et à cette responsabilisation. C'est exactement le sens des mesures prises par le comité interministériel du 27 octobre dernier et qui constituent, par leur ampleur et les innovations qu'elles comportent, le programme le plus important qui ait été mis en œuvre depuis dix ans dans ce domaine.

Pour notre ministère, la traduction budgétaire de cet effort considérable de lutte pour la sécurité routière concerne en particulier la réduction des points noirs et les actions de communication.

La hausse très importante des autorisations de programme, qui passeront de 140 à 270 millions de francs, traduit la volonté du Gouvernement de procéder, sur cinq ans, à la suppression des points noirs dont il faut rappeler la définition, qui est, certes, quelque peu technocratique, mais claire : un point noir est une « zone où, en cinq ans, se sont produits au moins dix accidents ayant entraîné dix tués ou blessés graves ».

Sur l'ensemble des itinéraires nationaux, il reste 285 points noirs à résorber. Au rythme antérieur, il aurait fallu dix ans pour le faire. Grâce à l'effort consenti dans le projet de budget pour 1989 - le doublement des crédits affectés à cette action - ce délai sera réduit de moitié.

Ce budget traduit également un effort dans le domaine de la communication et de l'information en faveur de la sécurité routière.

A cet effet, 12 millions de francs supplémentaires sont dégagés, ce qui représente une hausse de 61 p. 100 par rapport à 1988. Cela permettra une réelle intensification des campagnes nationales d'information et d'éducation des usagers sur ce thème majeur de la sécurité routière.

Aux moyens mis en place dans les limites de mon département ministériel s'ajouteront ceux qui sont dégagés en équipement et en personnels par les ministères de l'intérieur et de la défense, et cela conformément aux orientations du comité interministériel pour la sécurité routière, en date du 27 octobre dernier.

Telles sont, mesdames et messieurs les sénateurs, les principales caractéristiques de ce projet de budget dont je souhaite qu'à l'issue de notre débat de ce jour vous puissiez en approuver les termes.

Je tiens tout particulièrement à remercier vos rapporteurs et vos commissions pour le remarquable travail d'investigation qu'ils ont opéré et qui ne peut que contribuer à l'amélioration ou à la compréhension des dispositions budgétaires des transports et de la mer. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (transports terrestres). Monsieur le président, mon-

sieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les transports terrestres tiennent une place essentielle dans la vie quotidienne des citoyens. Ils sont un facteur décisif de l'aménagement du territoire.

Si le réseau de communications détermine les axes du développement et de l'urbanisation, de même, en négatif, dessinent-ils des zones d'appauvrissement, voire de désertification, du territoire. L'Etat ne saurait donc - comme vous l'avez rappelé, monsieur le ministre - se désintéresser des choix qui président aux orientations et au développement des moyens de transport.

C'est pourquoi, comme chaque année, notre commission des finances a procédé à une étude attentive du budget dont vous avez la charge, monsieur le ministre, notamment celui des transports terrestres moins les voies navigables que nous examinons maintenant.

Elle a constaté avec satisfaction que ce budget, bien que n'appartenant pas aux secteurs prioritaires de la loi de finances pour 1989, connaît une progression de 3,1 p. 100, alors qu'il avait, l'an dernier, enregistré une diminution de 7,6 p. 100.

Nous avons surtout relevé l'effort engagé en faveur de l'investissement : les autorisations de programme augmentent de 8,5 p. 100, celles qui sont affectées à la recherche sur les transports terrestres faisant un bond de 23 p. 100, ce qui affirme avec éclat la priorité donnée à la recherche et à la sécurité, dont vous avez bien voulu dire, monsieur le ministre, qu'elle était l'impératif n° 1 en matière de transports.

Pour m'en tenir à l'essentiel de ce budget des transports terrestres, je rappelle d'abord qu'il s'élevait, avant le coup de pouce donné à l'Assemblée nationale, à 38 982 millions de francs. Les trois quarts de cette somme vont à la S.N.C.F. - plus de 32 milliards de francs - et un peu plus de 10 milliards de francs aux transports collectifs urbains et aux transports collectifs interurbains, sans oublier la dotation spécifique pour la desserte de la Corse et les actions de promotion dans les transports, pour un montant de 827 millions de francs.

Dans mon rapport écrit, je me suis attachée à procéder à une étude aussi complète et détaillée que possible. Par conséquent, je me permets de vous demander de vous y reporter dans la mesure où mon intervention sera nécessairement moins précise.

Je me bornerai à souligner ici les aspects les plus importants de ce budget des transports, ceux qui ont plus particulièrement retenu l'attention de la commission des finances, soit en raison de leur importance, soit parce qu'ils annoncent une évolution de la politique gouvernementale dans le domaine des transports.

A cet égard, il me paraît intéressant de souligner que l'application de la convention du 7 janvier 1986 entre l'Etat et la région de Corse, outre l'augmentation de la dotation dite de continuité territoriale, qui passe de 734 millions à 753 millions de francs, s'élargit avec la conclusion, le 4 décembre 1987, entre l'office des transports de la région de Corse et les compagnies Air France et Air Inter, d'une nouvelle convention qui définit, pour les trois prochaines années, un cadre juridique et économique plus favorable aux intérêts insulaires avec la création d'une compagnie aérienne régionale.

Pour ce qui concerne la S.N.C.F., la commission des finances a pris acte du fait que les engagements liés à la mise en application de la loi d'orientation de 1983 sur les transports intérieurs et du contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F. ont été respectés.

La S.N.C.F. atteindra, en 1989, à 100 millions de francs près, l'objectif du retour à l'équilibre de son compte d'exploitation, ce qui paraissait encore improbable il y a deux ou trois ans. Je rappelle que le déficit de la S.N.C.F. atteignait 2 milliards de francs en 1987 et qu'il sera encore de plus de 1 milliard de francs en 1988. En revanche, le déficit dû aux charges de retraite reste préoccupant, la charge supportée par l'Etat passant, en 1989, à plus de 12 milliards de francs, soit une augmentation de 11,3 p. 100.

Pour ce qui est de l'endettement de la S.N.C.F. - vous l'avez rappelé à l'instant, monsieur le ministre - l'objectif de sa stabilisation, prévu au contrat de plan, ne sera pas respecté. L'endettement aura, au contraire, augmenté de près de 100 p. 100 entre 1985 et 1989 pour atteindre 100 milliards de francs à cette date.

Cette tendance devrait d'ailleurs se poursuivre puisque la S.N.C.F. devra supporter seule le coût direct de la réalisation de la ligne nouvelle du T.G.V. Nord, de l'interconnexion en Ile-de-France, de la poursuite de la réalisation des T.G.V. Atlantique et Sud-Est, ainsi que de l'électrification des lignes de Bretagne et du Massif central, indispensable au désenclavement de ces deux parties du territoire.

Toutefois, la rentabilité de ces investissements est excellente et permet d'escompter un reflux de l'endettement dans le courant des années 1990, si l'on en juge par les résultats du compte d'exploitation de la ligne T.G.V. Sud-Est, puisque le taux de rentabilité y est de l'ordre de 15 p. 100 alors que le trafic de cette ligne ne cesse d'augmenter.

Monsieur le ministre, vous avez tenu, dans votre exposé liminaire, à rappeler que la première qualité des transports, à vos yeux - aux nôtres aussi, d'ailleurs - c'est la sécurité.

La commission des finances, vivement émue et préoccupée par la dégradation des conditions de sécurité du transport public ferroviaire ces dernières années, m'a chargée de rappeler l'importance qu'elle attachait à la politique de sécurité ferroviaire. Elle a approuvé l'effort déjà réalisé dans ce domaine et s'est félicitée du programme de 4 100 millions de francs que l'entreprise a décidé d'engager, le 26 octobre dernier.

Nous sommes donc tout à fait d'accord avec vous, monsieur le ministre, lorsque vous assurez que le Gouvernement, pour sa part, aidera l'entreprise à mettre à exécution et à mener à bonne fin ce programme de sécurité, tel qu'il a été décidé.

Vous avez aussi largement fait écho aux préoccupations que fait naître l'actualité, s'agissant des transports collectifs urbains. Je n'y insisterai donc pas particulièrement, même s'il est vrai que la situation est difficile, et ce malgré l'effort considérable engagé par la communauté nationale pour aider à leur bon fonctionnement et à leur parfait développement dans l'agglomération parisienne.

La contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens, bien qu'en diminution de 7,8 p. 100 en 1989, s'élève encore à 4 788 millions de francs pour les seules dépenses de fonctionnement, sans oublier les subventions d'investissement, qui passent de 66,4 millions de francs, en 1988, à 147 millions de francs en 1989 !

Il en va, hélas ! tout autrement en ce qui concerne les transports collectifs en province. En effet, à l'inverse des transports de la région d'Ile-de-France, qui reçoivent une contribution de l'Etat tant en crédits de fonctionnement qu'en investissement, l'Etat ne leur verse aucune contribution de fonctionnement, ni sous forme d'indemnité compensatrice, ni sous forme de participation aux tarifs sociaux.

Une telle différence de traitement, que l'on justifie, d'année en année, par le caractère tout à fait spécifique des transports collectifs en région parisienne, mériterait néanmoins d'être clarifiée, ainsi que l'a reconnu, à l'Assemblée nationale, le rapporteur de la commission des finances, avec une objectivité d'autant plus louable qu'il est lui-même élu de la région parisienne.

Je m'en remettrai donc, sur ce point, à ses suggestions, au nom de notre commission des finances, qui, depuis des années, souhaite qu'un meilleur équilibre soit réalisé tant pour des raisons de justice que d'efficacité économique.

S'agissant de la contribution de l'Etat aux investissements dans les réseaux de transport de province, le budget pour 1989 amorce, en revanche, une évolution encourageante. Certes, d'aucuns, dans notre assemblée, comme à la commission des finances, tout en se félicitant de cette évolution qui va dans le bon sens, l'estiment encore trop lente, trop timide, et s'inquiètent des désordres et des difficultés que la pérennisation de la situation actuelle ne manquerait pas de créer.

Pourtant, je suis la première à reconnaître très volontiers, en toute objectivité, que cette contribution en autorisations de programme progresse, cette année, à un rythme satisfaisant, puisque de 8,8 p. 100 par rapport à 1988 ; il est de plus de 11 p. 100 pour ce qui concerne les crédits de subvention aux infrastructures.

Ainsi que je l'ai précisé dans mon rapport écrit, ces dotations permettront de poursuivre la politique contractuelle d'aide à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports collectifs urbains mais aussi interurbains, notamment - vous l'avez rappelé, et je n'y insisterai donc pas

d'avantage - au travers de la politique des contrats de plan conclus, d'une part, entre l'Etat et la quasi-totalité des régions, d'autre part, entre l'Etat et la S.N.C.F.

S'agissant des tramways et métros de province, elles permettront de poursuivre les opérations lancées et de financer les opérations nouvelles déjà programmées.

Nous sommes également favorables à cette politique. Cet effort ne répond cependant que partiellement à l'ensemble des demandes des collectivités locales, notamment des grandes villes de province, et laisse ainsi insatisfaites certaines autres demandes qui correspondent pourtant à des besoins indéniables. En différant ainsi la réponse à ces demandes, on risque d'aboutir à des situations de rupture.

Le développement économique des principales villes de province, comme celui de l'agglomération parisienne, repose le plus souvent sur l'existence de solides infrastructures de transports collectifs. Ces dernières permettent une meilleure mobilité de la population et constituent de la sorte un critère de décision de plus en plus important dans le choix des entreprises en matière d'implantation.

C'est pourquoi, si la commission des finances approuve l'effort du Gouvernement d'assurer un certain rééquilibrage de sa contribution entre les transports de la région parisienne et ceux de province, elle formule, cependant, le souhait, je le répète, de voir cet effort encore accru.

Monsieur le ministre, au cours de votre intervention, vous avez partiellement répondu à l'attente que j'ai essayé de traduire au travers de ce rapport. Vous nous avez, en particulier, apporté une indication intéressante en nous disant que la très récente réunion du comité interministériel d'aménagement du territoire avait reconnu de façon indiscutable la place des transports en commun de province dans la vie économique et sociale de notre pays.

Monsieur le ministre, permettez-moi, en ma double qualité d'élu d'une ville de province et de rapporteur spécial de la commission des finances, unanime sur ce dossier, de vous demander instamment et solennellement de nous aider à obtenir sans plus tarder les moyens de réaliser les infrastructures de transport dont les populations que nous représentons attendent avec impatience la mise en service.

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des finances, dans sa majorité, a donné, au cours de sa réunion du 25 octobre dernier, un avis favorable à l'adoption des crédits du ministère des transports pour ce qui concerne la section des transports terrestres. (*Applaudissements sur les travées socialistes ; M. Millaud applaudit également.*)

M. le président. En accord avec M. Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, que je remercie, je donne la parole à M. Masseret, rapporteur spécial.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (voies navigables). Monsieur le président, je remercie d'abord mon collègue M. Georges Berchet de m'autoriser à prendre la parole dès maintenant.

Le transport fluvial ne se porte pas bien en France. Ce constat fait donc peser des risques sérieux de concurrence de la part des entreprises de batellerie européennes à l'échéance de 1992.

La capacité concurrentielle de la flotte exige un bon entretien du réseau existant et un accroissement de ses capacités autorisant une navigation compétitive sur les trafics intracommunautaires.

Le projet de budget pour 1989 répond indéniablement à cet objectif de restauration et d'entretien du réseau actuel et marque de ce point de vue un renversement de tendance par rapport aux années précédentes. Il constitue un bon budget sans pour autant engendrer de relance ambitieuse du transport fluvial.

En effet, l'évolution du trafic fluvial de marchandises est en diminution constante depuis plusieurs années. Cette baisse du trafic s'est accompagnée d'une réduction de moitié des effectifs des compagnies de navigation et de la flotte en service ainsi que des artisans bateliers dont le nombre est passé de 4 000 à 2 000 environ aujourd'hui.

Cette situation tient aux insuffisances bien connues du réseau fluvial français, gabarit insuffisant, voies en cul-de-sac, insuffisance des raccordements aux réseaux des pays voisins.

Pourtant, le transport fluvial présente de nombreux avantages.

Son coût est relativement faible et il peut avoir des effets positifs sur le désencombrement des autres modes de transport comme on le constate dans des pays voisins tels que les Pays-Bas et la Belgique.

Il est cependant clair que l'évolution du trafic fluvial demeure encore incertaine en France et commande une certaine prudence dans la détermination d'investissements de grande envergure, notamment les liaisons entre les bassins Seine-Nord, Seine-Est et Saône-Rhin.

C'est pourquoi il importe en premier lieu de privilégier le bon entretien du réseau existant, notamment du réseau à grand gabarit dont la rentabilité est la meilleure.

Telles sont précisément les orientations retenues dans le projet du budget pour 1989 des voies navigables.

Ce budget s'élève à 489 millions de francs contre 425 millions de francs en 1988, soit une augmentation de 15,13 p. 100.

Les dépenses ordinaires progressent de 7,14 p. 100 et, dans cet ensemble, les crédits de fonctionnement des services et d'entretien des voies navigables, qui représentent 60 p. 100 des dépenses ordinaires, s'élèvent à 118 millions de francs, soit une augmentation appréciable de 14,5 p. 100 par rapport à l'année 1988.

La subvention à l'office national de la navigation est reconduite, en francs courants, pour un montant de 38 millions de francs. Les ressources propres à l'office, conjuguées à un effort de rigueur dans la dépense permettent à celui-ci de se maintenir dans un état d'équilibre.

Les crédits destinés à l'amélioration des structures de la batellerie, c'est-à-dire ceux qui ont pour objet essentiel de financer l'élimination de la cale excédentaire ainsi que sa modernisation, le paiement d'aides aux artisans en attente d'affrètement ou versements de subventions pour des équipements de manutention, diminuent de 5 p. 100. Toutefois, si l'on tient compte du fait que les aides à la compagnie française de navigation rhénane - C.F.N.R. - sont supprimées en 1989, conformément au plan de restructuration de cette entreprise, les dépenses réelles en faveur de la batellerie progressent de 1,8 p. 100.

Les dépenses en capital constituent près des deux tiers des dépenses consacrées aux voies navigables. En 1989, elles s'élèveront à 294 millions de francs en crédits de paiement - soit une progression de 21,11 p. 100 - et à 281 millions de francs en autorisations de programme - soit une progression de 17,2 p. 100 par rapport à 1988.

Après ces données budgétaires chiffrées, je livrerai maintenant au Sénat des informations relatives aux contrats de plan Etat-région et aux opérations nouvelles.

Les contrats de plan Etat-région signés en 1984 dans le cadre du 9^e Plan sont en cours d'achèvement. Ils ont permis de réaliser un certain nombre d'opérations de liaisons et de restauration prévues au schéma directeur de 1985.

Les principales opérations concernées ont été les suivantes : le raccordement du port ouest de Dunkerque au réseau des voies navigables via le canal de Valenciennes ; l'aménagement des liaisons fluviales franco-belges par la mise à grand gabarit de la Lys mitoyenne reliant le port de Lille à la frontière belge Escaut et de la Deûle reliant le port de Lille à la Lys mitoyenne et au réseau belge ; enfin, l'aménagement du canal du Rhône à Sète permettant, à terme, le raccordement de ce port au Rhône.

La mise en œuvre de ces contrats de plan a néanmoins subi quelques retards dus à la fois aux contraintes de rigueur budgétaire et à des difficultés techniques. Le taux de réalisation approche les 80 p. 100 et seule l'opération de raccordement du port ouest de Dunkerque est achevée en 1988 ; les autres opérations se poursuivront en 1989.

Il n'est pas prévu d'opérations véritablement nouvelles au projet de budget pour 1989. Il convient, à cet égard, d'observer qu'un certain nombre d'opérations de grande envergure, et qui conditionnent pour une part le devenir du transport fluvial en France, sont actuellement en attente de

financement. Il s'agit des opérations décidées par le comité interministériel d'aménagement du territoire du 30 juillet 1987 qui concernent la liaison Saône - Rhin et la liaison Bray-Nogent.

Le gouvernement précédent avait prévu de financer ces travaux avec le produit des privatisations. Ces privatisations ayant été arrêtées à la suite des changements politiques qui sont intervenus dans notre pays aux mois de mai et juin 1988, ces travaux restent en suspens, monsieur le ministre. Il s'agit du financement de la liaison Saône-Rhin - non pas dans sa totalité mais dans les parties Chalons-Tavaux et Niffer-Mulhouse - d'un coût de 1,3 milliard de francs.

Les six régions concernées par cette liaison - Bourgogne, Rhône-Alpes, Alsace, Franche-Comté, Languedoc-Roussillon et Provence - Alpes-Côte d'Azur - ont pris l'engagement de participer au financement des travaux sur les liaisons Chalons-Tavaux et Niffer-Mulhouse, sous réserve que l'engagement de l'Etat à financer la liaison dans son ensemble soit décidé.

En ce qui concerne la liaison Bray-Nogent, il s'agit de la poursuite de l'aménagement vers l'amont de la mise en gabarit de 1 000 tonnes de la Seine, par un tronçon s'étendant du barrage de la Grande-Bosse au port céréalier de Nogent-sur-Seine.

Ce projet est moins coûteux - 170 millions de francs - mais il présente un intérêt économique indiscutable.

Ces deux dossiers sont en suspens. Le Sénat et sa commission des finances souhaitent donc obtenir des précisions quant au financement éventuel de ces projets.

J'en viens à ma conclusion.

La commission des finances se félicite que le projet de budget des voies navigables pour 1989 marque une amélioration assez nette par rapport aux budgets des deux années précédentes. Elle se félicite également que la progression du projet de budget soit concentrée sur l'entretien courant des voies navigables et sur la restauration des équipements des voies navigables.

L'ouverture de crédits supplémentaires permettra de porter le montant des dotations à un niveau proche de celui de 1986 et de parer aux besoins de sécurité les plus urgents. Cette décision satisfait ainsi à la priorité retenue par le Gouvernement en matière de sécurité.

La commission des finances a bien conscience, cependant, que ce projet de budget constitue un « budget palier » qui a le mérite d'inverser une tendance déflationniste, mais qui n'emporte pas pour autant une relance ambitieuse du transport fluvial.

Elle s'est interrogée sur le financement des opérations auxquelles je viens de faire allusion et attend des réponses du Gouvernement sur les problèmes relatifs aux liaisons Niffer-Mulhouse et Bray-Nogent. Elle souhaite que des solutions soient trouvées puisque les collectivités locales concernées sont prêtes, pour leur part, à assurer le respect de leurs engagements ; des dispositions budgétaires ont été prises par elles en ce sens.

Enfin, la commission des finances, unanime, a tenu à exprimer son attachement à la réalisation de la liaison Rhin-Rhône et à se faire le porte-parole des six régions concernées par ce projet.

Elle fait valoir les effets bénéfiques qu'aurait cette liaison, à la fois pour les ports français de la Méditerranée - Marseille-Fos et Sète - la préservation des intérêts français face aux autres grands projets européens de liaisons fluviales et pour le développement économique des régions traversées.

Elle a rappelé l'importance des moyens que la République fédérale d'Allemagne consacrait à la réalisation de la liaison Rhin-Main-Danube qui permettra d'écouler les flux internationaux en provenance du Nord de l'Europe vers la mer Noire et le bassin méditerranéen, risquant ainsi de porter atteinte à l'activité des ports français de Méditerranée.

En effet, il est apparu à la commission des finances qu'il manquait véritablement, quand elle regardait le dispositif des voies navigables européennes, ces 250 kilomètres dans le paysage des voies fluviales. La commission des finances entend reprendre le flambeau qu'a laissé récemment notre regretté collègue Edgar Faure.

Sur ma proposition, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, la commission des finances a décidé à l'unanimité de proposer au Sénat d'adopter les crédits

consacrés aux voies navigables. C'est ce à quoi j'invite maintenant le Sénat. (*Applaudissements sur les travées socialistes. M. Millaud applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. Georges 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, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget destiné aux transports terrestres pour 1989 approche les 40 milliards de francs, soit une augmentation de 3 p. 100 par rapport à 1988, tandis que, dans le même temps, le budget général affiche une progression de 4,5 p. 100.

Bien que ce secteur n'ait pas été promu au rang de grande priorité par le Gouvernement, il a toutefois fait l'objet d'un traitement plus qu'acceptable.

La commission des affaires économiques et du Plan s'en est déclarée satisfaite, car - il faut le souligner - les transports terrestres constituent un secteur fondamental du développement national.

Elle a par ailleurs observé que la S.N.C.F. continuait d'occuper une place privilégiée dans ce budget, puisque 80 p. 100 des fonds disponibles lui sont affectés.

Sur ce point, l'évolution de la situation financière de la S.N.C.F. et des aides de l'Etat a suscité quelques observations.

Les objectifs du contrat de plan signé avec l'entreprise en 1985 ont été sensiblement respectés et l'équilibre financier de ses comptes est encore possible. En revanche, l'appréciation n'est pas aussi positive pour ce qui concerne l'endettement devenu depuis longtemps d'ailleurs insupportable, et dont le poids va encore s'alourdir : on parle de 100 milliards de francs en 1989, probablement 113 milliards de francs en 1991 et 118 milliards de francs en 1992, du fait de la prise en charge à 100 p. 100 des investissements du T.G.V. Nord et de l'interconnexion des réseaux à grande vitesse en Ile-de-France.

Les charges financières connaissent une évolution parallèle et le déficit cumulé reste considérable.

Un nouveau contrat de plan doit être négocié en 1989, pour couvrir la période 1990-1994.

Dans le cadre des réflexions préalables à sa conception, pensez-vous aborder, monsieur le ministre, ce difficile problème de l'endettement qui atteint, cette année, deux fois le chiffre d'affaires de l'entreprise ?

Nous ne pouvons pas passer sous silence, monsieur le ministre, la contribution de l'Etat aux charges de retraite qui demeure aussi très lourde pour votre budget : elle atteindra plus de 12 milliards de francs en 1989. Signalons d'ailleurs que, globalement, les concours de l'Etat à la S.N.C.F. vont augmenter l'année prochaine de 4,8 p. 100 par rapport à 1988.

L'actualité nous contraint malheureusement à aborder - comme vous l'avez fait vous-même - les problèmes de sécurité.

Les graves accidents, que nous avons récemment dû déplorer, ont fortement ébranlé l'image de marque de la S.N.C.F., bien que ce moyen de transport reste encore le plus sûr.

Si la rigueur de la politique de sécurité menée par la S.N.C.F. ne tient pas seulement à la personnalité de ses présidents, en changer trop souvent ne peut que déstabiliser notre société nationale.

Les fautes humaines sont, hélas ! inévitables ; elles ont expliqué nombre d'accidents. Il convient donc de disposer de systèmes propres, en théorie, à les éviter puis à les neutraliser si elles apparaissent dans les faits.

Les moyens techniques existent, nous le savons. Le récent plan de sécurité proposé par l'entreprise prévoit que plus de 4 milliards de francs en cinq ans devront être affectés à la sécurité que nos concitoyens sont en droit d'exiger.

Mais la S.N.C.F. va-t-elle supporter à elle seule, comme vous avez semblé le dire, ce nouveau dispositif ? Non, semble-t-il, car les mesures nouvelles de sécurité - qu'il s'agisse de l'utilisation de l'informatique, de la télétransmission, de la vidéo ou du doublement des voies, du contrôle

automatique de vitesse, etc. - seront essentiellement mises en œuvre sur le réseau à forte fréquentation de la banlieue parisienne.

Or, dans ce secteur géographique - vous pourrez peut-être nous le confirmer, monsieur le ministre - l'Etat, la région et les collectivités locales assument, en matière d'infrastructures, une partie importante du financement, et donc également du financement des équipements de sécurité.

Ce sera le cas ici, semble-t-il, puisque, si l'on en croit les informations que nous avons pu obtenir, la S.N.C.F. verrait sa participation réelle s'établir aux environs de 300 millions de francs chaque année, soit 1,5 milliard de francs en cinq ans sur les 4,1 milliards de francs promis par le plan sécurité.

La contribution effective de la société nationale ne s'appliquerait, pour l'essentiel, qu'au réseau principal.

Pourriez-vous nous confirmer ce point, monsieur le ministre, vous qui avez, jusqu'à ce jour, refusé d'envisager un quelconque concours de l'Etat à la S.N.C.F. en la matière ?

Pensez-vous en débattre à l'occasion de la négociation du prochain contrat de plan et comment défendrez-vous cet impératif nouveau face à la croissance inévitable de l'endettement qu'imposera le lourd programme d'investissement de l'entreprise ?

Avant-hier, M. Fournier a indiqué qu'il fallait réfléchir à l'avenir de l'entreprise et que la rentabilité n'était pas une fin en soi. Il a ajouté - je pense qu'il vous a tendu une perche - qu'il souhaitait que la dette soit divisée par deux et qu'il rechercherait avec l'Etat - mais l'Etat, c'est vous, monsieur le ministre - au cours des prochaines semaines, une solution à ces problèmes.

Par ailleurs, la commission des affaires économiques a senti une profonde contradiction dans l'attitude des gouvernements successifs. Peut-on, tout à la fois, fixer une politique salariale, imposer des baisses d'effectifs, déterminer les investissements et bloquer les tarifs, tout en exigeant que la S.N.C.F. se comporte comme une véritable entreprise commerciale ?

La commission des affaires économiques et du Plan est persuadée par ailleurs, et singulièrement aujourd'hui, qu'il convient de redonner confiance aux cheminots. Ils sont inquiets pour leur avenir, méfiants et démotivés, alors qu'ils étaient si fiers de leur profession. Peut-être a-t-on trop négligé l'homme au profit d'une technologie de haut niveau si bien maîtrisée.

Outre ces préoccupations sécuritaires, certains membres de la commission se sont aussi émus des effets négatifs que risque d'avoir le réseau T.G.V. sur l'aménagement du territoire : « Tous les investissements profitent au nord de la France ; on néglige le Sud, qui est traité comme un désert », ont déclaré certains membres de la commission. D'autres ont précisé que le tracé du futur T.G.V. Lyon-Marseille-Nice apparaissait comme bien trop éloigné de la ville de Marseille - mais je ne me permettrai pas de défendre ici la ville de Marseille ! - pour permettre une desserte optimale de cette métropole.

J'ajouterai à ces réactions le souci des Meusiens et des Hauts-Marnais de voir le futur T.G.V. Est, dont on étudie actuellement le tracé, desservir une gare située probablement entre Bar-le-Duc et Saint-Dizier, gare destinée à 100 000 habitants isolés, eux aussi, dans une zone qu'oublient régulièrement les politiques de désenclavement.

La ligne internationale Paris-Troyes-Chaumont-Mulhouse-Bâle souffre d'infrastructures aujourd'hui périmées qu'il conviendrait de moderniser. Or, l'avenir de cette ligne risque d'être gravement menacé par la création d'une éventuelle liaison à grande vitesse entre Mulhouse et Strasbourg, permettant la desserte de cette dernière ville par le T.G.V. Est.

Nous attirons votre attention, monsieur le ministre, sur cet aspect primordial de l'aménagement du territoire. Nous l'avons déjà dit et la commission l'a répété : nous ne voulons pas d'un réseau ferré à deux vitesses : d'une part, les T.G.V., d'autre part un secteur résiduel qui, nécessairement, sera peu à peu abandonné aux régions, avec les conséquences sur les finances locales que chacun connaît.

Sur le plan relationnel, il serait hautement souhaitable que toutes les modifications envisagées par la S.N.C.F. fassent l'objet d'une large concertation avec les collectivités locales.

Je conclurai sur la question des liaisons à grande vitesse en disant qu'un comité interministériel pour l'aménagement du territoire s'est réuni le 17 novembre dernier. Monsieur le ministre, vous avez été silencieux sur la desserte d'Amiens par le T.G.V. Nord. Le Sénat serait heureux d'entendre des précisions sur ce point.

Quittant le domaine de la S.N.C.F. pour aborder la question des transports collectifs urbains, la commission des affaires économiques et du Plan a regretté, une fois encore, l'attention privilégiée accordée par l'Etat aux transports collectifs de la région parisienne. Nous vous rappelons, monsieur le ministre, que les transports de province méritent une égale attention et un niveau d'intervention identique.

Enfin, la commission a noté la bonne situation des transports routiers et l'importance économique de ce secteur, qui inquiète d'ailleurs la S.N.C.F.

Mais il reste, là encore, des adaptations importantes à réaliser avant 1993, si la France ne veut pas se voir envahie par des transporteurs originaires d'autres Etats membres, proposant des coûts de transport bien inférieurs aux nôtres. Une excellente étude logistique a été réalisée sur ce point par la fédération nationale des transporteurs routiers.

Une indispensable harmonisation des conditions de concurrence s'impose aujourd'hui sur différents points : mise à niveau des charges et des taxes, contrôles de police d'égale fréquence, mise aux normes internationales du tonnage et des dimensions des véhicules français.

Qu'attend-on, dans ce dernier domaine, monsieur le ministre, pour prendre une décision qui ne dépend que d'une modification de réglementation intérieure, comme cela a d'ailleurs été fait pour les transports frigorifiques ?

Telles sont, mes chers collègues, les questions et les observations principales de la commission des affaires économiques et du Plan, qui, compte tenu de la croissance de ce projet de budget et de ses orientations, a donné, à l'unanimité, un avis favorable à son approbation. (*Applaudissements sur les travées socialistes. - M. Bimbenet applaudit également.*)

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, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les aléas de la discussion budgétaire me font obligation de dissocier le rapport sur la sécurité routière de celui qui concerne les routes, ce qui manquera peut-être un peu de cohérence, mais ce dont je ne suis aucunement responsable. Inversement, je me verrai contraint d'associer au rapport sur les voies navigables des propos ayant trait à la sécurité routière, sujet pourtant quelque peu éloigné de ce mode de transport.

S'agissant de la sécurité routière, les résultats enregistrés sur la période 1983-1988 sont contrastés : on constate une réduction globale des accidents depuis 1983 et, en 1988, un renversement brutal, voire dramatique, de tendance, qui a suscité une mobilisation massive des mass media et une sensibilisation de l'opinion publique. Ainsi, l'opération « drapeau blanc » a suscité l'émotion, incitant les conducteurs à la rigueur.

Cependant, en dépit de la multiplication des mesures prises depuis de nombreuses années, la France reste l'un des pays occidentaux dont les routes sont, hélas ! les plus meurtrières.

La commission des affaires économiques a noté avec satisfaction la volonté affirmée par le Gouvernement d'améliorer la sécurité routière.

Tout d'abord, on constate que les dotations budgétaires sont en augmentation - il y a été fait référence tout à l'heure et vous me pardonnerez donc de ne pas les évoquer en détail.

Si les crédits de paiement sont apparemment en recul de 3,5 p. 100 par rapport à 1988, ils disposeront néanmoins, d'après les renseignements que nous avons obtenus, de 50 à 70 millions de francs supplémentaires, par le report de crédits non utilisés au cours de l'année précédente ; ce report, d'ailleurs, semble-t-il, à une préparation technique insuffisante de certaines opérations, est traditionnellement opéré chaque année. La commission souhaite sur ce point un effort de rigueur budgétaire, qui permettrait une comparaison plus fiable des crédits entre les différents exercices.

Par ailleurs, il existe, en matière de sécurité routière, des actions prioritaires.

Il s'agit, tout d'abord, de l'amélioration des infrastructures routières, c'est-à-dire de la résorption des points noirs - vous avez évoqué ce problème, monsieur le ministre, dans votre intervention liminaire - qui constituent les principales zones d'accumulation d'accidents. Si 123 aménagements de sécurité ont été traités en 1987 et 1988, 280 restent encore à réaliser. Les initiatives que vous prenez pour réduire le temps de réalisation de ces opérations sont très intéressantes ; 160 millions de francs seront consacrés en 1989 à la résorption des points noirs, contre 80 millions de francs en 1988.

La mobilisation de l'opinion publique constitue une deuxième priorité.

Les campagnes tendant à mobiliser l'opinion publique et à responsabiliser les usagers seront poursuivies et développées en 1989. Une augmentation de près de 12 millions de francs des crédits destinés aux campagnes nationales de communication est proposée à ce titre, soit une progression de plus de 60 p. 100 des dotations allouées en 1988.

Permettez-moi d'ajouter une suggestion : ces campagnes publicitaires, qu'elles soient diffusées à la télévision ou dans les journaux, coûtent très cher. Peut-être existerait-il une autre solution, qui n'est pas incompatible avec la première, et qui consisterait à organiser des états généraux de la sécurité routière, ce qui permettrait de tenir dans chaque département des réunions consacrées à ce sujet ? Celles-ci auraient un double objet : d'une part, relayer les journaux provinciaux et, d'autre part, collecter un certain nombre de propositions, dont l'application permettrait de diminuer le nombre d'accidents.

M. Jacques Oudin. Excellente idée !

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Je vous remercie, monsieur Oudin. Cette mesure ne coûterait d'ailleurs rien à l'Etat - vous voyez que j'apporte de l'eau au moulin de M. le ministre de l'économie, des finances et du budget !

En outre - c'est une troisième priorité - la formation des conducteurs devrait être améliorée. Après la généralisation du processus d'apprentissage anticipé à la conduite réalisé en 1988 - ce processus a d'ailleurs concerné plus de 8 000 jeunes depuis juin 1984 - la mise en œuvre du programme national de formation à la conduite commencera en 1989. Il est destiné à constituer une référence pédagogique pour les élèves, les formateurs ainsi que les examinateurs et à améliorer l'efficacité de la conduite.

Peut-être faudrait-il d'ailleurs faire preuve, dans les programmes pédagogiques, d'une volonté encore plus dynamique, en insérant dans différentes disciplines scolaires l'étude de sujets relatifs à la sécurité routière - ils sont très variés - de sorte que le jeune ait ancrés dans sa mémoire les conséquences, qu'elles soient financières, morales ou autres, que peut entraîner un accident de la route. Cette solution ne coûterait d'ailleurs pas très cher à l'Etat.

Pour être complet sur la formation des candidats conducteurs, je relève, monsieur le ministre, que vous maintenez à 870 le nombre d'inspecteurs disponibles. Je ne peux que souhaiter la poursuite de cette tendance dans les années à venir, afin que l'examen du permis de conduire se déroule avec le sérieux qu'il requiert.

Certaines orientations nouvelles, en matière de sécurité routière, résultent du comité interministériel du 27 octobre 1988 qui a abouti à l'adoption de vingt-deux mesures se rattachant à deux objectifs essentiels : d'une part, la mise en œuvre de dispositions immédiates et, d'autre part, la définition de politiques de plus grande envergure susceptibles d'induire un effet à long terme sur la sécurité routière française.

Les dispositions de mise en œuvre rapide se rattachent aux deux seuls moyens d'action disponibles en la matière : la répression et l'information.

Si je puis me permettre un avis - j'imagine d'ailleurs que vous le partagez - je préfère, à la répression, la prévention, qui découle d'ailleurs des observations que je faisais préalablement. Cependant, la répression est, hélas ! indispensable dans certains cas. Compte tenu des mesures que vous avez prises, notamment la verbalisation et l'acquiescement des

amendes sur place, je vous demande de beaucoup réfléchir à ce problème, monsieur le ministre. Certes, ces dispositions ont été appliquées dans d'autres pays ; mais il faut éviter de créer des injustices sociales. En effet, le montant de l'amende étant forfaitaire, il peut frapper plus fortement une famille qu'une autre.

En outre, 800 jeunes du contingent viendront aider les forces de police dans les tâches de prévention et de répression.

Quant aux orientations à plus long terme, les mesures arrêtées se rapportent à la sensibilisation à la sécurité routière en milieu scolaire, à la réforme du contrôle technique des véhicules et à la mise en œuvre d'un projet qui m'est cher, le permis à points à échéance de trois ans.

Pour ce qui concerne le contrôle technique des véhicules, il faut rappeler que, depuis 1985, a été mis en place un contrôle technique pour les véhicules âgés de plus de cinq ans faisant l'objet d'une transaction. Ce contrôle pouvait être effectué par 4 600 centres.

Ce dispositif n'est pas satisfaisant parce que les contrôles sont effectués par des personnes qui peuvent être juges et parties. En effet, pour des raisons financières, il n'était pas possible, dans un premier temps, de créer des centres de contrôle technique indépendants des garages.

Vous envisagez de mettre en place progressivement une autre formule ; je ne puis qu'y souscrire. Cela se passe, d'ailleurs, dans d'autres pays. Mais il faut faire vite dans ce domaine, car de nombreux pays européens ont institué un contrôle technique des véhicules. Si nous n'y prenons garde, en 1993, la France risque d'être la « pouvelle de l'Europe ». Les véhicules qui seraient interdits de circulation risqueraient d'envahir la France, ce qui serait très dangereux. Nous avons constaté ce phénomène, monsieur le ministre, dans les zones frontalières voilà quelques années.

En matière de permis à points, je ne peux qu'être satisfait de la mise en œuvre d'une réforme que j'avais proposée voilà quinze ans. Encore faudrait-il, monsieur le ministre, que cette réalisation soit plus rapide.

Le délai de trois ans pour mettre en place le fichier national des conducteurs paraît assez long. Ne croyez-vous pas qu'il puisse être diminué ? De même, il faudrait que le Parlement puisse donner son avis sur les différentes tendances qui se sont manifestées dans le domaine du permis à points.

J'en viens maintenant aux voies navigables. Le projet de budget pour 1989 est moins défavorable pour les voies d'eau. Je tiens à souligner l'augmentation des crédits du chapitre 53-45, qui se rapporte à l'équipement : 14 p. 100 pour l'entretien et 16 p. 100 pour l'équipement du réseau fluvial.

Toutefois, cette augmentation récente des crédits ne compense guère la diminution régulière que l'on a constatée depuis 1985. Je le dis sans passion, car c'est un danger pour le pays. L'accroissement des crédits, pour positif qu'il soit, ne permet pas de retrouver le niveau des ressources accordé en 1987, ni même le niveau de 1985.

Les moyens disponibles restent donc, en tout état de cause, inférieurs à l'hypothèse la plus basse retenue par le rapport Grégoire. La commission présidée par M. Grégoire comprenait non pas des hommes politiques, mais des ingénieurs et des techniciens des voies navigables. Elle avait envisagé plusieurs hypothèses s'étalant entre la plus basse et l'idéale. Nous ne sommes même pas à l'hypothèse la plus basse.

Monsieur le ministre, je vous engage - vous le faites certainement - à aller visiter un certain nombre de voies navigables en France. Observez l'entretien des berges - je suis bien placé pour vous en parler ; nous en avons discuté voilà peu de temps - et celui de certaines écluses, c'est dramatique. Nous ne pouvons pas rattraper notre retard ; nous le creusons. Qu'advient-il dans quelques années du réseau Freycinet, qui a encore sa valeur ?

Un certain effort est fait pour la mise à grand gabarit, mais il est insuffisant par rapport à notre moyen réseau.

On constate que votre politique est nettement moins volontariste que celle qui est menée par nos principaux concurrents européens. La place que la France accorde à la voie d'eau - cela vient d'être dit - par rapport à la R.F.A., à la Belgique et aux Pays-Bas, n'est pas à l'avantage de notre pays, si l'on se réfère aux comparaisons entre Etats membres

établies par la Commission des Communautés européennes jusqu'en 1981. Ces comparaisons sont, certes, un peu anciennes.

Une volonté d'investissement important, et singulièrement dans les années récentes, a doté ces pays d'un réseau de voies navigables étendu et adapté aux exigences de l'activité du transport fluvial. Or, l'achèvement de la liaison Rhin-Main-Danube, que j'ai eu l'occasion de voir, illustre bien cet effort accompli en faveur de ces infrastructures.

Le transport fluvial occupe ensuite une place privilégiée dans le secteur des transports des pays concernés, mais moins chez nous, car la situation du trafic fluvial français reste difficile, voire aléatoire.

Le trafic continue de décroître. Il reste marqué par la concentration des marchandises transportées. Sa part dans l'ensemble des transports régresse de façon continue.

Ensuite - je l'ai déjà dit - le réseau fluvial est déficient. Son entretien, son équipement demeurent insuffisants. La réalisation de nouvelles infrastructures est lente, voire, pour certaines d'entre elles, inexistante, puisque la mise en œuvre des décisions arrêtées lors du comité interministériel pour l'aménagement du territoire par le précédent gouvernement a été pour partie remise en question.

En ce qui concerne l'ensemble des dossiers d'aménagements fluviaux prévus lors de la réunion du 30 juillet 1987, certes, une réflexion est actuellement en cours. Des décisions doivent être prises ultérieurement.

Toutefois, je ne puis que m'inquiéter sur l'avenir de la liaison Rhin-Rhône après les déclarations de votre collègue, ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, M. Bérégofoy, qui en annonçait l'abandon imminent.

Pour toutes ces raisons, la commission des affaires économiques et du Plan, quel que soit l'aspect positif de votre budget, a décidé de laisser au Sénat et à sa sagesse le soin d'apprécier l'avis qu'il convenait de donner au projet de budget pour 1989, en ce qui concerne non seulement la sécurité routière, mais aussi et surtout les voies navigables, compte tenu de l'insuffisante augmentation des dotations au regard de l'état de vétusté pitoyable de notre réseau. Je le répète, mais ce n'est pas de votre fait. En outre, l'absence d'une volonté clairement affirmée en vue de doter notre pays d'un réseau à grand gabarit est pour le moins regrettable.

Telles sont les conclusions qu'au nom de la commission des affaires économiques et du Plan je me suis permis de vous présenter. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'union centriste et de la gauche démocratique.*)

M. le président. Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à quinze heures quinze. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à treize heures dix, est reprise à quinze heures quinze, sous la présidence de M. Jean Chérioux.*)

PRÉSIDENCE DE M. JEAN CHÉRIOUX, vice-président

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion des dispositions du projet de loi de finances pour 1989 concernant le ministère des transports et de la mer : transports terrestres, voies navigables et sécurité routière.

La parole est à M. Loridant, rapporteur spécial.

M. Paul Loridant, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (sécurité routière) Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, pour l'année 1987, le bilan statistique des accidents corporels de la circulation routière concluait à une diminution homogène et significative du nombre des tués et blessés sur les routes.

Pour la première fois depuis 1961, c'est-à-dire depuis fort longtemps, le décompte tragique des morts était inférieur à 10 000, chiffre bien sûr trop élevé dans l'absolu. On pouvait alors supposer que les efforts déployés par les gouvernements successifs - vous voyez, monsieur le ministre, que j'associe à

cet hommage vos prédécesseurs - commençaient à faire sentir leurs effets. Malheureusement, nous savons aujourd'hui qu'il n'en a rien été. Les premiers résultats pour 1988 sont, disons le mot, dramatiques.

Les statistiques de juillet indiquent une recrudescence des accidents avec une augmentation de 14,5 p. 100 des tués et de 6,9 p. 100 des blessés. Sur les six premiers mois de l'année 1988, les accidents de la route progressent de 10,8 p. 100 par rapport à la période équivalente de 1987.

A ce rythme, le nombre des tués prévisible atteindrait 11 500 sur l'ensemble de l'année 1988. Ces chiffres illustrent bien que la lutte contre l'insécurité routière ne peut s'accorder de répit.

Vous voudrez bien me pardonner, monsieur le ministre, mes chers collègues, la dramatisation excessive de cette introduction, mais, dans ce domaine, la permanence de l'effort non seulement est nécessaire, mais doit aussi être renforcée.

Votre rapporteur spécial et la commission des finances se félicitent que le Gouvernement de M. Rocard, notamment MM. Delebarre et Sarre, retienne, dans les priorités budgétaires pour 1989, la sécurité routière.

Le budget qui lui est globalement consacré augmente de 20,8 p. 100 en volume d'engagements. Cette hausse est particulièrement significative de la volonté politique des pouvoirs publics. L'Assemblée nationale, en outre, a majoré ce budget de 1 700 000 francs en seconde délibération, de façon à accroître les moyens de fonctionnement du délégué à la sécurité routière, portant ainsi la croissance de ce budget à 21,1 p. 100.

Dans cette brève introduction, je m'attacherai plus particulièrement aux priorités de ce budget de la sécurité routière. Celui-ci s'articule autour de deux grands axes, que vous avez détaillés tout à l'heure, monsieur le ministre : d'abord, la résorption des points noirs ; ensuite, la sensibilisation des conducteurs et de l'opinion publique.

S'agissant de la résorption des points noirs, d'après les statistiques de la délégation à la sécurité routière, il apparaît nettement que le taux d'accidents est directement lié, pour une part, à l'infrastructure routière. Sur les liaisons autoroutières, le taux d'accidents est faible parce que les équipements sont mieux adaptés à la sécurité, alors que, sur le réseau secondaire, la mauvaise qualité des aménagements et les défauts de tracé dus à une mauvaise conception sont à l'origine d'un tiers des accidents graves.

Le budget qui nous est soumis, mes chers collègues, prévoit de faire disparaître, en cinq ans, sur le réseau national, 280 zones d'accumulation d'accidents, c'est-à-dire des points noirs, par un quasi-doublement des crédits : 270 millions de francs en 1989 contre 140 millions de francs en 1988.

A cet égard, votre rapporteur spécial et l'ensemble de la commission des finances se félicitent de ce programme pluriannuel qui doit permettre la résorption des points dangereux en cinq ans au lieu de dix ans. Il restera à s'attaquer aux points dangereux des réseaux secondaires, départemental et communal, dont la liste n'est pas encore établie.

Je traiterai maintenant des actions de sensibilisation. Le pendant de l'action sur le terrain est l'action sur la conscience des conducteurs effectifs ou des conducteurs potentiels. En effet, il s'agit bien de sensibiliser les conducteurs que nous sommes tous. Il s'agit bien, mes chers collègues, de frapper les consciences.

La quasi-totalité des accidents mortels a pour origine des facteurs dont l'homme, le conducteur, a seul la maîtrise. Les excès de vitesse, l'alcoolisme au volant et l'absence du port de la ceinture de sécurité constituent les principales causes des accidents mortels. Vous avez pu lire dans mon rapport écrit les arguments qui font ressortir l'efficacité des actions de sensibilisation sur ces trois thèmes. Cette efficacité sera encore accrue dès lors que les campagnes de sensibilisation seront associées à des contrôles réguliers au bord de nos routes.

Pour mettre en œuvre ces campagnes d'information et de sensibilisation, il est prévu d'accroître de plus de 65 p. 100 les moyens budgétaires, qui s'élèveront ainsi à 46 millions de francs.

Je tiens également à insister sur le fait que l'avenir dépend beaucoup des mesures adoptées lors du conseil interministériel du 26 octobre 1988 consacré à la sécurité routière. Ce programme s'articule autour de quatre grands thèmes.

Le premier concerne la mobilisation des énergies qui passe tant au plan local qu'au plan national par une volonté d'information et par le renforcement du rôle des préfets.

A ce propos, mes chers collègues, je tiens à vous présenter les regrets de M. le secrétaire d'Etat Georges Sarre, qui participe, cet après-midi même, à la préfecture d'Evry, dans l'Essonne, à une réunion d'information et de sensibilisation des maires du département, organisée par M. le préfet de l'Essonne, et qui, en cet instant, n'est pas parmi nous.

Bien évidemment, j'aurais aimé être à ses côtés puisque je suis élu de ce département...

M. Emmanuel Hamel. Et nous qu'il soit là !

M. Paul Loridant, rapporteur spécial. ... mais les obligations de ma charge m'obligent à être dans cette enceinte aujourd'hui.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. On le comprend bien !

M. Paul Loridant, rapporteur spécial. Je tiens à saluer cette initiative du préfet de l'Essonne et de l'union des maires, et je souhaite que cet exemple soit imité dans d'autres départements.

Le deuxième thème dégagé dans la réunion interministérielle est relatif à la prévention et à la répression.

Il faut, monsieur le ministre, que les sanctions soient adaptées aux infractions routières. Elles doivent également être bien comprises des conducteurs et, donc, bien expliquées. Sur ce point, il est nécessaire qu'une coordination s'établisse entre le ministère de la justice et votre ministère.

Le troisième thème concerne l'éducation des jeunes.

La promotion de l'apprentissage de la conduite auprès des futurs conducteurs et les campagnes telles que les opérations : « Apprenons la rue », dont l'impact a été très important dans les écoles, donneront corps, dans quelques années, à une meilleure perception par chacun de l'insécurité routière.

Enfin, le quatrième thème est relatif aux contrôles techniques de véhicules et à la mise en place du permis à points. Cette question a été particulièrement soulignée par mon collègue le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Le contrôle technique est, vous en êtes tous convaincus, un sujet important.

Vous me permettrez d'insister en particulier sur le permis à points dont le retentissement sera, à n'en pas douter, le plus important.

En 1985, le gouvernement a instauré un premier contrôle technique sur les ventes des véhicules d'occasion de plus de cinq ans.

Cette mesure est aujourd'hui prolongée par un contrôle régulier tous les trois ans pour les véhicules mis en circulation depuis plus de cinq ans. Et, alors que certaines réparations étaient jusqu'à présent facultatives, elles deviendront, à bref délai, obligatoires.

Certains usagers pourront, certes, penser que ce dispositif leur sera coûteux. C'est indéniable dans un premier temps ; mais, à terme, quelle économie et pour eux et pour la collectivité nationale !

Je ne rappellerai à ce titre qu'un seul chiffre, mes chers collègues : la sécurité sociale verse, en moyenne, 23 500 francs pour chaque victime d'accident de la circulation en cas d'hospitalisation. A lui seul, ce chiffre justifie, s'il en était encore besoin, cette mesure. En effet, la solidarité passe aussi par une responsabilisation de chaque usager, chaque conducteur.

Un des champs d'application de cette responsabilisation sera le permis à points. Certes, cette disposition difficile à mettre en œuvre posera des problèmes juridiques - l'adoption d'un projet de loi - et des problèmes techniques - l'information des fichiers du permis de conduire. Mais, d'ici à 1992, cette difficulté doit pouvoir être résolue.

Citant l'échéance européenne, votre rapporteur spécial veut souligner que ces deux mesures - contrôle technique et permis à points - existent déjà chez nos voisins. Et lorsqu'on sait que la comparaison avec eux est défavorable à la France, on ne peut qu'être incité à aller dans leur direction.

Enfin, pour conclure, votre rapporteur spécial évoquera l'une des autres mesures arrêtées par le conseil interministériel, à savoir l'établissement de contrats entre l'Etat et les collectivités locales.

Je ne peux pas oublier, en effet, que nous sommes tous ici des élus locaux, souvent maires, parfois présidents de conseils généraux. A ce titre, je veux en appeler à notre mobilisation à nous, élus locaux ; elle doit permettre notamment d'œuvrer vers plus de sécurité en zone urbaine.

Sur ce plan, nous savons tous que, dans nos villes, les accidents de la circulation sont parfois dramatiques pour les piétons. Je ne citerai qu'un seul chiffre : un tué sur quatre, dans les accidents de la route, est un piéton.

La ville des Ulis, dont votre rapporteur spécial est le maire, présente la caractéristique d'être construite sur deux niveaux, permettant ainsi aux piétons de cheminer d'un quartier à un autre en ayant la possibilité d'éviter tout contact avec les véhicules. Mais cela pose d'autres problèmes, monsieur le ministre, en particulier en matière de sécurité dans les garages en sous-sol.

Or, j'avoue que l'ensemble de l'équipe municipale doit mener une action incessante en faveur de la sécurité dans la ville : apprentissage dès l'école, sensibilisation des enseignants et des parents, réalisation d'équipements tels que des allées piétonnes ou des passerelles.

Malgré ce grand effort, en regard des résultats ou des comportements, c'est souvent la déception qui l'emporte lorsque l'on voit nos concitoyens oublier quelques règles élémentaires de sécurité.

Aussi, tout comme lorsqu'il y a quelques années les collectivités locales étaient partie prenante au programme « moins 10 p. 100 », je souhaite et je demande que les élus se mobilisent les premiers pour établir de tels contrats avec l'Etat, et avec votre ministère.

Enfin, nous pouvons nous féliciter de la contribution des constructeurs qui ont adopté, le 22 novembre dernier, un code de déontologie de la publicité automobile, conformément à une mesure préconisée par le comité interministériel.

Votre rapporteur spécial se félicite de la priorité accordée à la sécurité routière ainsi que des propositions récentes faites par le comité interministériel chargé de cette question.

Après un débat intéressant, la commission des finances a émis un avis favorable à l'adoption des crédits des transports et de la mer, chapitre 2, sécurité routière, pour 1989, et j'invite mes collègues à suivre ses conseils. (*Applaudissements sur les travées socialistes. M. Millaud applaudit également.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée 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, 30 minutes ;

Groupe de l'union centriste, 20 minutes ;

Groupe de la gauche démocratique, 17 minutes ;

Groupe communiste, 16 minutes.

La parole est à M. Golliet.

M. Jacques Golliet. Monsieur le ministre, tout d'abord, permettez-moi de vous féliciter pour la fermeté et le réalisme avec lesquels vous vous êtes exprimé au sujet des grèves dans les services de transports publics.

Les conséquences de ces grèves, dans tous les domaines, sont, bien évidemment, non seulement gênantes pour les usagers, à commencer par ceux qui n'ont pas les moyens de s'offrir un transport personnel, mais également désastreuses pour l'activité de nos entreprises et de nos services publics, y compris celle de cette « maison ».

Je ne saurais trop vous encourager, monsieur le ministre, à aller au bout de votre action pour que les services publics de transports se comportent réellement comme des services publics et non comme un instrument de « chantage » - vous avez employé le terme, à juste titre - aux mains de quelques agitateurs.

M. Charles Descours. Très bien !

M. Jacques Golliet. Pour y parvenir, peut-être faudra-t-il que nous remettions, que vous remettiez en cause les modalités d'application du droit de grève dans certains services d'intérêt national et d'intérêt vital pour la collectivité.

Cela dit, j'en viens au sujet que je souhaitais traiter aujourd'hui : la sécurité routière et l'évolution des transports terrestres.

Face au drame que constituent chaque année, pour notre pays, les problèmes liés à la sécurité routière, il était nécessaire d'intensifier nos efforts pour améliorer la sécurité des infrastructures routières et mobiliser l'opinion publique.

L'augmentation sensible des dotations budgétaires - 21 p. 100 en 1989 - qu'il est proposé d'affecter à la sécurité et à la circulation routière va dans ce sens. On ne peut que s'en réjouir ; mais il faut insister, tout d'abord, sur le besoin d'une formation plus rigoureuse des conducteurs, ensuite, sur une prévention ou une répression des infractions plus opérationnelle et efficace et, enfin, à plus long terme, sur l'extension d'un contrôle technique systématique des véhicules d'occasion et la généralisation du permis à points.

Espérons que toutes ces mesures, évoquées lors du dernier comité interministériel sur la sécurité routière réuni le 27 octobre 1988, permettront de limiter l'hécatombe sur les routes. Nous en prenons le chemin. Il nous faut poursuivre cet effort.

Je présenterai maintenant quelques remarques sur les transports routiers.

Tout d'abord, les transports collectifs régionaux et départementaux sont essentiels à la vie économique des zones rurales ; ils constituent des outils indispensables de l'aménagement du territoire.

Ainsi, 21 000 communes groupant près de 42 p. 100 de la population sont desservies par des services réguliers d'autocars.

En 1986, ces services ont transporté environ 267 millions de voyageurs, soit 8,2 milliards de voyageurs-kilomètre, soit à peu près les deux tiers des transports accomplis par les transports urbains pour la même période. C'est dire l'importance de ces transports collectifs régionaux et départementaux !

Pourtant, compte tenu de l'obligation qui est faite aux départements de passer des conventions avec les exploitants des services avant le 23 août 1989, les crédits budgétaires affectés aux transports collectifs régionaux et départementaux ne semblent pas suffisamment incitatifs pour que les collectivités organisatrices puissent respecter cette échéance. Je demande donc au Gouvernement quelles mesures il compte prendre pour compenser cette déficience.

Ensuite, en matière d'harmonisation fiscale, si la déductibilité progressive de la T.V.A. est en bonne voie pour arriver à 100 p. 100 en 1983, il n'en va pas de même pour la taxe intérieure sur les produits pétroliers. On sait que les Français sont parmi les plus taxés sur les carburants avec les Britanniques et les Allemands. D'où l'intérêt de la proposition de la commission de Bruxelles élaborée par Lord Cockfield qui prévoit un taux uniforme d'accise sur le gazole de 0,177 ECU par litre, ce qui imposerait à notre pays, dans les conditions actuelles, une réduction de 13 centimes au litre.

Cette harmonisation est indispensable. Que compte faire le Gouvernement pour y parvenir dans les délais imposés ?

Enfin, pour ce qui concerne la question des poids et des dimensions des véhicules utilitaires, l'harmonisation des conditions de concurrence dans le marché unifié est évidemment une des conditions de la libéralisation proposée et acceptée pour 1993.

Pour les transports routiers de marchandises, cette harmonisation suppose que tous les opérateurs soient soumis à des normes techniques égales afin de supprimer l'incitation à la concurrence déloyale que serait l'utilisation de véhicules plus productifs permettant d'abaisser le prix de revient par l'augmentation du volume de marchandises transportées. La réglementation communautaire en la matière est insuffisante et inefficace.

Le Gouvernement est-il d'accord sur les normes de 44 tonnes pour cinq essieux et de 26 tonnes pour trois essieux que proposent les transporteurs routiers ? De même accepte-t-il la proposition d'une longueur de 16,50 mètres pour les ensembles articulés et de 13,60 mètres pour les semi-remorques ?

En résumé, la France va-t-elle donner aux transporteurs routiers français les moyens de jouer le jeu de la concurrence européenne dans de bonnes conditions ?

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

M. Jacques Bimbenet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, parmi les pays développés, la France détient le triste record de l'insécurité routière. Chaque année, on déplore, en moyenne, 10 000 morts. Les neuf premiers mois de 1988 se sont révélés particulièrement tragiques avec environ 130 000 accidents et une augmentation de 10,4 p. 100 du nombre de tués.

C'est une situation intolérable. Aussi soyez assurés, monsieur le ministre, que, chaque fois que vous ferez quelque chose pour la sécurité routière, nous serons à vos côtés.

Le projet de budget pour 1989 traduit un effort important. L'ensemble des moyens d'engagement sont en progression de 21 p. 100 et les autorisations de programme s'élèvent à 412 millions de francs, soit un accroissement de 46,6 p. 100.

Cet effort mérite d'être souligné. Il doit être encouragé. Sera-t-il suffisant ? Rappelons que le coût de l'insécurité est estimé à 100 milliards de francs et que, par ailleurs, l'automobile et les automobilistes rapportent environ 220 milliards à l'Etat en impôts et taxes !

La politique volontariste, essentiellement en matière d'équipement, que dessine ce projet de budget vient d'être doublée par l'annonce des mesures décidées par le comité interministériel sur la sécurité routière du 27 octobre. Un plan cohérent de lutte contre l'insécurité routière se met ainsi en place, notamment dans trois domaines : l'état des routes, l'état des automobiles, le comportement des usagers.

Premier impératif : l'état des routes. L'augmentation des autorisations de programme est destinée, en priorité, à résorber ce que l'on appelle les points noirs. Ils sont au nombre de 285, comme l'a rappelé M. le rapporteur spécial.

Permettez-moi, à cette occasion, d'insister sur le problème des routes secondaires. Ce sont les plus meurtrières. Il faut sans cesse les moderniser. Pour le réseau national, la liste des points noirs a été rendue publique. Ne serait-il pas nécessaire aujourd'hui d'établir une liste identique par département pour la voirie départementale et communale ?

Toujours en ce qui concerne les infrastructures, il faut évidemment étendre le réseau d'autoroutes et de routes à quatre voies, car le nombre de tués y est environ quatre fois moins élevé.

Deuxième impératif : L'amélioration de l'état des véhicules.

La décision a été prise d'instaurer, tous les trois ans et pour les véhicules de plus de cinq ans, un contrôle technique assorti d'une obligation de réparation. C'est une bonne mesure qui aligne enfin la France sur les principaux pays de la C.E.E.

On ne peut que regretter qu'elle ne soit effective qu'à compter de 1990, même si - je le comprends bien - du temps est nécessaire pour mettre en place un tel dispositif. Il est certain, en effet, que son introduction brutale aurait des conséquences économiques et sociales difficiles à supporter. Le régime permanent de ce nouveau contrôle doit donc être atteint progressivement.

Permettez-moi de vous rappeler cependant les chiffres : dans plus de 20 p. 100 des accidents graves - c'est-à-dire de ceux qui font l'objet d'une enquête R.E.A.G.I.R. : réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier - l'état du véhicule intervient comme facteur déterminant ou aggravant. Par ailleurs, on estime à deux millions le nombre de voitures dangereuses actuellement en circulation.

Il conviendrait donc que la phase transitoire d'application ne soit pas trop longue, d'autant que le coût entraîné par ces mesures peut être atténué par un certain nombre d'aides.

Il n'est pas interdit de penser que les impératifs de la sécurité routière puissent justifier une intervention de l'Etat par des bonifications de prêts. De même, des déductibilités fiscales pourraient être accordées, à l'exemple du système précédemment mis en place pour les économies d'énergie. Il serait également possible de réduire le taux de T.V.A. pour les réparations consécutives au contrôle.

Ce ne sont que des exemples, mais il en est d'autres. Je fais confiance à l'imagination des fonctionnaires des finances. Je veux simplement souligner la nécessité de ne pas attendre trop longtemps avant l'application complète du nouveau dispositif, et cela pour plusieurs raisons.

D'abord, les deux millions d'épaves qui roulent sont des dangers et, même si la première cause d'accidents ne se trouve pas là - j'en conviens - c'est néanmoins un réel facteur d'insécurité qu'on n'a pas le droit de négliger.

Il faut attaquer par des flux significatifs, car si vous commencez au 1^{er} janvier 1991 avec les seules voitures de plus de dix ans - comme cela semble être votre projet - vous ne réglerez qu'une petite partie du problème et vous ferez porter l'essentiel du coût sur les ménages à faibles revenus et les jeunes.

Enfin, plus la mise en place du système de contrôle régulier sera lente, plus les centres de contrôle indépendants auront du mal à vivre. Or, ces centres indépendants du commerce et de la réparation sont des éléments essentiels pour la fiabilité du contrôle. Les associations de consommateurs n'ont cessé de dénoncer la confusion qui existe actuellement entre commerce et réparation. Elles ont raison. On ne saurait être juge et partie - quelqu'un d'autre l'a dit avant moi - et j'insiste, monsieur le ministre, pour que la réglementation en préparation pose très clairement et très fermement le principe d'une interdiction d'effectuer tout contrôle aux centres liés au commerce, à la construction ou à la réparation automobile.

Par ailleurs, toujours en ce qui concerne les réparateurs, il faut bien voir que le nouveau contrôle leur assurera un chiffre d'affaires supplémentaire estimé à 20 milliards, de francs. On peut espérer que l'accroissement de la demande ne fera pas déraiper les prix et que des accords de modération seront négociés.

On a pu constater en effet, depuis la fin du blocage des prix, une augmentation des tarifs de la réparation de l'ordre de 25 p. 100, avec parfois des dépassements abusifs, notamment dans la région parisienne.

Troisième impératif de votre politique de la sécurité routière : l'action sur le comportement des usagers. C'est la mission la plus importante, c'est aussi la plus difficile. Elle passe par une consommation soutenue et un effort de pédagogie.

La communication et l'information sont une des priorités de votre budget, c'est bien. Espérons que cela sera suffisant. Une nette amélioration de la sécurité routière s'enclenche toujours dès qu'une pression sur l'opinion publique est mise en œuvre. Mais à peine la pression médiatique ou la répression disparaît-elle que reprend la tendance à la dégradation. Il faut donc maintenir une pression constante.

Vous l'avez prévu à l'occasion du comité interministériel, la place des émissions sur la sécurité routière dans les programmes des radios et télévisions du service public « fera l'objet d'un examen particulier ». On ne peut qu'espérer que le futur conseil supérieur de l'audiovisuel veillera à l'application d'une telle décision.

Monsieur le ministre, vous avez également promis un grand débat à l'Assemblée nationale. Il me semble nécessaire non seulement qu'il ait lieu, mais encore que la Haute Assemblée y soit associée. En effet, de par notre mandat national et nos mandats locaux, nous sommes, nous sénateurs, tous très impliqués dans ce combat contre l'insécurité routière.

Toute information doit être relayée par un intense effort pédagogique. Tel est d'ailleurs l'esprit qui anime les mesures prises le 27 octobre.

A cet égard, je ferai deux remarques.

En premier lieu, je pense que l'aspect pédagogique du permis à points ne sera réel que si, en contrepartie, il existe des possibilités de rachat de points, par exemple sous la forme de stages de recyclage.

En second lieu, je voudrais insister sur le rôle joué par l'école. L'enseignement de la sécurité routière doit y être dispensé dès le plus jeune âge, quand s'acquièrent les mécanismes fondamentaux. Mais il doit se poursuivre au collège, voire au lycée.

Les propositions du ministère de l'éducation faites lors du comité interministériel sont bien timides. Il conviendrait de rendre l'enseignement de la sécurité routière effectivement obligatoire et, pourquoi pas, d'en faire une matière d'examen. Il faut agir en priorité sur la jeunesse, monsieur le ministre, vous le savez bien ; c'est la seule façon efficace de préparer l'avenir.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Tout à fait.

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

M. Charles Descours. Dans le vaste budget que vous défendez aujourd'hui, monsieur le ministre, j'interviendrai sur deux points bien « ciblés » : l'un concerne les transports

publics de voyageurs - et plus spécialement les transports publics urbains - l'autre a trait à la poursuite de l'encadrement des tarifs des billets de ces mêmes réseaux.

Sénateur de l'Isère et président du syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise, je suis un élu local heureux de ce point de vue puisque j'ai pu, grâce à l'effort commun de l'agglomération et de l'Etat, inaugurer, l'année dernière, la première ligne de tramway, et que, grâce au contrat signé par votre prédécesseur, Jacques Douffrigues, les travaux de la deuxième ligne de tramway de l'agglomération grenobloise ont commencé depuis une huitaine de jours. Je vous ai d'ailleurs écrit pour vous inviter, monsieur le ministre, puisque vos prédécesseurs ont tous vu ce tramway. Je pense que seul votre emploi du temps ne vous a pas permis de répondre à cette invitation...

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Je ressens un manque, monsieur le sénateur !

M. Jacques Descours. ... et je souhaite que cela vous donne des idées, y compris pour la ligne I bis à Lille. (M. le ministre sourit.)

Je voudrais m'exprimer maintenant au nom de tous les élus locaux responsables des transports.

Je sors d'un déjeuner du bureau de Transcet-association, qui est le réseau de la Scet et qui, avec l'acquisition récente de Projecar, représente plus de cinquante-cinq réseaux au total. Toutes les sensibilités politiques y sont représentées. Je leur ai fait part du sens de mon intervention et je peux vous dire qu'ils m'approuvent.

Ils déplorent qu'aucun député ne soit intervenu sur ce sujet à l'Assemblée nationale. Il était bon, je crois, qu'un parlementaire le fasse.

La semaine dernière, monsieur le ministre, ils étaient de quatre cents à cinq cents, réunis au congrès du groupement des autorités responsables des transports, le G.A.R.T., à Chambéry. L'ambiance était à la morosité, voire à la déception, parfois même à l'agressivité. Votre absence, contraire à la tradition - mais qui était sans doute motivée par un emploi du temps irrécupérable - n'a pas calmé le jeu.

L'intervention de M. Sarre, au début de ce congrès, était réelle. Vous étiez également représenté à la séance de clôture. Sincèrement, ce ne sont pas vos amis qui ont été les plus tendres au cours de ce congrès qui a donc été assez tendu sur ces problèmes de transports publics urbains de province.

Une semaine auparavant, je participais, à Brest, à un colloque sur le même thème. Quinze jours auparavant, j'étais à Bordeaux où votre ministère était représenté. Je peux vous dire que l'ambiance y était la même que la semaine dernière au G.A.R.T. à Chambéry. Mon discours, loin d'être de politique politicienne, traduit au contraire le malaise réel des élus responsables des réseaux de transports de province.

Que constatons-nous dans ce budget ? A l'article 21, pour les métros et tramways de province, les autorisations de programme, si elles augmentent, restent inférieures à 300 millions de francs. En revanche, les crédits de paiement, qui diminuent, passent de 280 à 273 millions de francs. Or, vous le savez mieux que quiconque, des projets sont aujourd'hui en cours : non seulement la ligne D du métro de Lyon, la ligne I bis de Lille, le Val de Toulouse, la deuxième ligne de Grenoble, mais encore les métros ou les Val de Marseille, de Bordeaux et de Strasbourg, la deuxième ligne de Nantes et, demain, les tramways de Reims et de Rouen, le transport en commun en site propre de Rennes, celui de Brest et d'autres encore.

Les crédits qui sont affectés à cette ligne budgétaire sont notoirement insuffisants. Ils devraient au moins être doublés si l'Etat, comme il le prétend, veut avoir une politique de transports en commun urbains en province.

Je ne méconnais pas les difficultés de la région parisienne, dont vous avez abondamment parlé ce matin, monsieur le ministre. Mais, voilà deux ans, paraphrasant un film célèbre sorti à l'époque, je disais : « Et la province, b... ! » (*Sourires.*) Aujourd'hui, mon intervention va dans le même sens : je reconnais que la région parisienne a des difficultés pour résoudre les problèmes que posent ses transports publics aujourd'hui, mais les grandes agglomérations de province en sont au même point. Il faut que l'effort de l'Etat soit similaire dans la région parisienne et dans les grandes agglomérations provinciales.

Les contrats de productivité urbains ne sont pas mieux lotis. Les crédits de paiement diminuent, passant de 166 millions de francs à 108 millions de francs. Les autorisations de programme, qui restent inchangées, s'élèvent à 30 millions de francs.

Aujourd'hui, dans toutes les agglomérations, les élus ont la volonté, encore plus qu'il y a trois ou quatre ans, de développer leurs réseaux de transports en commun et ce, je dois le dire, toutes tendances politiques confondues. Voilà quelques années, on disait que la « droite » était contre les transports en commun. Aujourd'hui, je constate que la plupart des réseaux de transports en commun en site propre en gestation proviennent des municipalités de l'opposition.

L'Etat doit les soutenir, c'est nécessaire étant donné l'ampleur des investissements. Je note au passage que cette aide, à la suite de décisions prises sous les deux gouvernements précédents, ne peut pas dépasser 30 p. 100 et que le montant est plafonné à 600 millions de francs. J'approuve ces deux décisions. Elles devraient éviter aux collectivités locales d'avoir des projets mégalomanes - ce n'est, à mon sens, pas toujours le cas, mais c'est là un autre débat !

Je note également qu'il n'y a pas d'aide au fonctionnement sur les réseaux de province, alors qu'il en existe pour le réseau de la R.A.T.P. dans la région parisienne.

Toutefois, même en acceptant toutes les limitations que je viens d'évoquer, monsieur le ministre, votre budget demeure insuffisant ; il reste globalement aussi mauvais sur ce point.

Si l'Etat veut avoir une politique dans ce domaine, il faut qu'il s'en donne les moyens. Si le budget général ne le permet pas, n'aurait-on pu faire un geste sur les 53 milliards de francs de recettes supplémentaires que l'on vient de dégager dans le collectif budgétaire au regard des transports urbains de province ? Ou alors - cette suggestion a été reprise à la fois pour les transports interurbains et pour les transports urbains - n'aurait-il pas été possible de prévoir une participation sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers ? Jusqu'à présent, malgré des demandes réitérées depuis quatre ou cinq ans, cela n'a jamais abouti.

Je vous le dis fermement au nom de tous les élus, toutes tendances politiques confondues : la situation actuelle ne peut pas demeurer en l'état.

Cette situation devient encore plus ubuesque puisque les tarifs demandés aux usagers demeurent bloqués et, sur ce point, monsieur le ministre, même si la solidarité gouvernementale ne vous permet pas de m'approuver, je suis sûr que, dans votre for intérieur, vous êtes d'accord avec moi. Depuis cinq ans, trois ministres de l'économie et des finances ont entamé un processus de libéralisation des prix ; c'est bien. Seuls demeurent bloqués les tarifs urbains.

Croit-on que les élus locaux sont assez irresponsables pour ne pas faire preuve de modération, surtout trois mois avant les élections municipales ? En réalité, la politique de l'indice des prix continue. Elle interdit d'augmenter le prix du tabac, alors que les augmentations précédentes avaient été jugées insuffisantes par des hommes qui sont aujourd'hui au Gouvernement. Nous interpellons votre collègue le ministre de la santé, lundi, au cours de la discussion de son budget sur ce point.

Elle interdit également de libérer les tarifs urbains, d'autant que l'indice de juin serait mauvais, ce qui n'est jamais très bon à l'approche des élections municipales. Les fonctionnaires des finances - qui ne changent jamais, contrairement aux ministres - sont susceptibles de comprendre que ce qui n'est pas payé par l'usager l'est par les collectivités locales alors que le ministre de l'économie et des finances donne des consignes de modération aux mêmes collectivités locales pour qu'elles n'augmentent pas les impôts locaux ! Nous arriverons pas à résoudre cette question, qui a motivé des interventions très sévères la semaine dernière au congrès du Gard.

J'approuve la diminution de 7 à 5,5 p. 100 de la T.V.A., qui favorisera les réseaux publics de transport ; mais je souhaite que cette baisse ne soit pas mise à profit pour nous interdire d'augmenter nos tarifs urbains dans des proportions supérieures à l'inflation, car ils le méritent compte tenu de leurs prix actuels. Dans ce domaine, la politique qui est menée n'est pas une politique franche, c'est une politique de gribouille.

Je dirai un mot sur les contrats de productivité interurbains. Ils passent de 113 millions de francs à 106 millions de francs en crédits de paiement, mais ils demeurent identiques

en autorisations de programme. Mes remarques précédentes sur les contrats de productivité urbains et sur les lignes de métro et de tramways de province restent vraies, monsieur le ministre.

Vous savez comme moi que, malgré deux crises pétrolières, la circulation automobile a augmenté sur nos routes et dans nos agglomérations de 3 à 5 p. 100 par an, et que la production automobile a été particulièrement triomphante l'année dernière.

Je m'en réjouis pour l'industrie automobile, mais, si nous voulons sauvegarder la qualité de la vie dans nos centres-ville, nous devons pouvoir donner à nos concitoyens une alternative au déplacement en automobile. Or j'ai le regret de vous dire, monsieur le ministre, que, sur ce point, votre projet de budget ne nous donne pas satisfaction.

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

M. Robert Pagès. Monsieur le ministre, selon les documents budgétaires, en matière de transports terrestres, votre projet de budget pour 1989 progresserait de 3 p. 100 par rapport à 1988. Mais cette augmentation est fictive : en 1988, est intervenue une dotation spéciale supplémentaire issue des privatisations. L'équivalent n'est pas reconduit pour le moment en 1989. Au total, en tenant compte de l'inflation et en intégrant pour 1988 la dotation spéciale de privatisation, ce projet de budget pour 1989 est en recul de plus de 1 p. 100.

Examinons chaque mode de transport.

La contribution budgétaire de l'Etat à la S.N.C.F. n'est même pas revenue au niveau de 1986 et de 1987. Elle progresse par rapport à 1988, mais cette progression est intégralement affectée au régime de retraite des cheminots. Dans ces conditions, la participation de l'Etat à l'exploitation de la S.N.C.F. connaît un recul de 2 p. 100 en volume par rapport à 1988.

Dans cette conjoncture d'austérité renforcée, nous sommes particulièrement préoccupés par la régression de la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure de la S.N.C.F. : celle-ci recule encore en volume par rapport à 1988.

Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous rappeler - mais vous le connaissez certainement très bien - le contenu du contrat de plan signé entre l'Etat et la S.N.C.F. en 1985. Ce document montre que la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure de la S.N.C.F. aurait dû être, en 1989, d'environ 11,3 milliards de francs, soit 1,2 milliard de francs de plus que ce que vous avez prévu dans votre budget. La S.N.C.F. finance donc elle-même la quasi-totalité de ses investissements. Il en résulte un niveau d'endettement et de frais financiers considérable. Finalement, cela aboutit à redistribuer aux banques une part importante des bénéfices dégagés par le transport des voyageurs. Ce sont les agents de la S.N.C.F. qui paient ce tribut sur leur salaire et leur emploi, et les usagers sur la sécurité et le confort.

Il manque, par ailleurs, au moins 100 millions de francs dans votre projet de budget pour les services d'intérêt régional, c'est-à-dire pour ces lignes S.N.C.F. et ces gares qui irriguent en profondeur notre pays et dont le démantèlement se poursuit sans que l'on se soucie des usagers, pour qui le transport est un droit. Ainsi, certaines lignes, parce qu'elles n'atteignent pas le seuil exigé de rentabilité, sont purement abandonnées. C'est le cas, par exemple, pour la ligne Gisors-Dieppe.

Depuis le contrat de plan, les effectifs de la S.N.C.F. diminuent de 10 000 par an. C'est la conséquence de la politique d'endettement et de rentabilité financière à court terme menée par la direction de la S.N.C.F.

Cette politique de gâchis financier a engendré un amoindrissement du service rendu aux usagers et s'est traduite par de fortes hausses tarifaires.

La sécurité dans les transports est devenue un problème politique majeur qui n'a rien à voir avec la « loi des séries », et peu avec les « erreurs humaines ». Il faut un certain aplomb pour annoncer à grand fracas médiatique, après les accidents de cet été - et, malheureusement, après celui du mois de novembre - que la S.N.C.F. va consacrer 4 milliards de francs à la sécurité quand pas un centime ne sortira de la poche de l'Etat.

Dans les sept accidents intervenus en matière de transport ferroviaire depuis le début de l'année 1988, comme dans les accidents qui se sont produits ces mois derniers dans les

transports aériens ou dans tous ceux qui surviennent chaque jour sur les routes, la fatalité et l'erreur humaine se trouvent souvent invoquées pour masquer les ingrédients d'une politique qui a contribué et contribue encore largement à l'aggravation des dangers.

La S.N.C.F. est à un tournant de son histoire. Elle se trouve menacée dans son identité au moment même où les évolutions de la technologie pourraient en faire, avec les industries ferroviaires, un atout majeur du développement national, notamment pour ce qui est des transports de voyageurs.

Cette société nationale est enfermée dans un véritable piège financier. En effet, ses 4 milliards de francs d'endettement supplémentaires enrichiront un peu plus les banques, mais se traduiront surtout, au nom d'une politique de réduction des coûts salariaux, par de nouvelles suppressions d'emplois de cheminots alors même que la sécurité exige, au contraire, que l'on embauche, que l'on cesse de précariser - la S.N.C.F. emploie des milliers de T.U.C. - que l'on forme plus et mieux, que l'on revalorise les métiers et les salaires, donc que l'on donne les moyens nécessaires à une opération dont le dévouement et le haut sens du service public et de l'intérêt des usagers a permis jusqu'à présent, tant bien que mal, que notre pays dispose d'un service de transports ferroviaires de grande qualité.

Nous serons aux côtés des cheminots et des usagers, comme toujours, pour préserver cette qualité. C'est seulement à ce prix, monsieur le ministre, que l'on améliorera réellement la sécurité à la S.N.C.F.

Quant aux transports collectifs et interurbains, les luttes légitimes qui se sont déroulées ces derniers temps et qui se déroulent encore aujourd'hui marquent le refus des salariés devant les suppressions d'emplois, les pertes de pouvoir d'achat et la dégradation des conditions de travail. Et ce n'est pas la répression qui règlera le problème ! Ces luttes sont indissociables de l'amélioration du service dû aux usagers.

Malheureusement, votre projet de budget, monsieur le ministre, ne témoigne pas d'un tel souci. En effet, les crédits pour 1989 sont en sensible diminution par rapport à 1988 - moins 6,9 p. 100 - et ils baissent beaucoup plus - de près de 20 p. 100 - par rapport à 1986.

Si les luttes opiniâtres des usagers de la région parisienne se traduisent positivement en termes budgétaires, notamment avec l'inscription de crédits pour l'installation du réseau de tramways en Seine-Saint-Denis, il n'en va pas de même en ce qui concerne les transports collectifs de province. Je m'associe à ce sujet à la déclaration de Mme le rapporteur de la commission des finances pour les transports terrestres.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, nous sommes persuadés qu'il ne suffira pas d'une campagne médiatique en matière de sécurité routière pour faire réellement reculer ce véritable fléau national que sont les accidents de la route.

Vos appels à la responsabilité individuelle, la campagne du « drapeau blanc » pendant la Toussaint et les dizaines de vies humaines ainsi épargnées constituent des points positifs, mais tout cela reste fragile si, dans le même temps, les autres facteurs qui concourent à la sécurité routière se dégradent. Or nous sommes très préoccupés de ce point de vue.

Ainsi, alors que les autoroutes sont cinq fois plus sûres que les routes nationales à deux ou trois voies, vous multipliez les autoroutes à péage au lieu et place des routes nationales à deux ou trois voies. Instaurer des péages, cela suppose que les automobilistes aient les moyens financiers de les acquitter. C'est pourquoi nous pensons qu'il faut aller vers une extinction progressive des péages et non vers leur renforcement ou leur extension en zone urbaine, notamment sur des voies non autoroutières.

Permettez-moi, monsieur le ministre, d'ouvrir une parenthèse à ce sujet. Mon amie Mme Hélène Luc vous a posé, le 14 octobre 1988, une question orale sur le débouché de l'autoroute A 86 dans le centre de la ville de Choisy-le-Roi alors que le tronçon de Thiais n'est pas achevé. Vous êtes passé outre, avec M. le préfet, à la volonté du maire, du conseil municipal et de toute la population de Choisy. Une table ronde doit avoir lieu, comme vous l'avez promis, pour faire le point et examiner les conséquences de cette mise en service. D'ores et déjà, comme cela était prévisible, le nombre de voitures a augmenté. Sur la RN 186, le bruit reste très intense et, sur la RN 305, il a augmenté de façon importante.

Il est donc nécessaire de prévoir le double vitrage des habitations, comme l'avaient envisagé les riverains des immeubles concernés par la circulation sur les deux routes nationales. Je vous demande donc, monsieur le ministre, de prévoir dans votre budget des crédits à cet effet. C'est d'ailleurs la demande unanime qu'a formulée le conseil municipal, qui a tenu une réunion extraordinaire avec les riverains.

Monsieur le ministre, la marche forcée vers l'extension du réseau autoroutier sert surtout les intérêts supranationaux à l'horizon de 1992. L'Espagne, vous le savez certainement, dispose d'une flotte de 140 000 transporteurs routiers sous-payés et surexploités. Pour l'Europe de 1992, le maître mot en matière de transports est « dérèglementation ». Or cette dernière va se traduire concrètement par des conditions de travail et des conditions sociales plus défavorables pour tous.

Vous le savez sans doute, monsieur le ministre, vous qui avez si bien défendu la flexibilité du temps de travail, la scandaleuse directive européenne allongeant le temps de conduite des chauffeurs routiers est d'application si désastreuse que le comité européen des syndicats en demande aujourd'hui la renégociation, après l'avoir pourtant acceptée en 1987.

Tout cela ne fait nullement l'affaire de la sécurité routière, surtout lorsque l'on sait que les poids lourds sont impliqués dans 5 p. 100 des accidents de la circulation, et pour 15 p. 100 dans le nombre des victimes.

Par ailleurs, la France a pris du retard par rapport à ses voisins européens en matière d'aménagement en grand gabarit des voies fluviales. La liaison Main-Rhin-Danube sera cependant terminée en 1993, permettant ainsi de réaliser un couloir mer Noire-mer du Nord.

M. Paul Loridant, rapporteur spécial. Vers les pays de l'Est ! (*Sourires.*)

M. Robert Pagès. La voie d'eau détient une place originale, complémentaire des autres modes de transport, dans la mise en place d'une filière « transports » tournée prioritairement vers la satisfaction des besoins nationaux.

Ce mode de transport joue un rôle structurant important pour les activités économiques. Ses avantages sont connus. En Ile-de-France, par exemple, c'est le seul mode de pénétration non saturé de la capitale. De plus, l'évolution européenne impose de réaliser très vite les liaisons Seine-Nord et Seine-Est ainsi que leur mise en grand gabarit.

Malheureusement, monsieur le ministre, ce n'est pas le choix que vous avez retenu pour votre budget, dont les crédits sont insuffisants concernant l'entretien et la restructuration du réseau pour assurer les grandes liaisons.

Vous comprendrez aisément, monsieur le ministre, que nous n'approuvons pas votre projet de budget, car nous considérons qu'il n'est pas bon. Nous, parlementaires communistes, nous plaçons la sécurité au premier rang de nos préoccupations. Vous n'œuvrez malheureusement pas dans le bon sens dans ce domaine. Dans ces conditions, monsieur le ministre, notre groupe a décidé de voter contre ce projet de budget.

M. le président. La parole est à M. de Catuelan.

M. Louis de Catuelan. Monsieur le ministre, avant d'en venir à mon propos, qui ne concernera que les fleuves et les rivières, je voudrais associer mes félicitations à celles de mon collègue M. Golliet pour les paroles énergiques que vous avez prononcées à cette même tribune.

Monsieur le ministre, les crédits alloués aux voies navigables dans votre projet de budget sont à l'image de certains tronçons du réseau Freycinet : ils reflètent le mauvais état chronique de la majeure partie de nos voies navigables.

Vous vous félicitez pourtant de l'effort financier que vous prévoyez de consacrer à l'entretien, à hauteur de 118 millions de francs, et à la restauration, pour 279 millions de francs, de notre réseau. Si cet effort est supérieur à celui qui a été consenti en 1988, il reflète tout de même une certaine absence d'investissements. Mais cela - c'est vrai - n'est pas nouveau !

En fait, le problème majeur devrait consister à intégrer notre réseau au grand maillage qui couvre actuellement le Nord de l'Europe et qui couvrira même, prochainement, à l'horizon de 1990, les deux Europes, selon la volonté de l'Allemagne fédérale, par l'achèvement du réseau Rhin-Danube,

long de 3 500 kilomètres et large de 50 mètres, qui rapprochera la Forêt noire de la mer Noire, en passant par les plus grandes capitales de l'Europe de l'Est.

A ce sujet, les plans fournis par la D.A.T.A.R. en 1987 sont extrêmement significatifs. Ils montrent l'étendue du problème.

Au fond, quelle est l'ambition du Gouvernement pour notre réseau fluvial ? Il semble que l'on continue à tirer des plans sur la comète et que tout cela cache un certain désintérêt pour ce mode de transport ; en tout cas, il est certain qu'il règne, au sein du Gouvernement, des flottements, des divergences, si l'on en croit la presse.

Dans l'état actuel de nos connaissances, quel sera l'avenir de la liaison Rhin-Rhône et du raccordement Seine Est-Seine Nord, entre autres ?

Monsieur le ministre, en ce qui concerne la liaison Rhin-Rhône, dont on fait peu de cas depuis trente ans, je suis étonné d'entendre dire que le projet est ruineux pour l'Etat. Apparemment, c'est totalement faux puisque cet engagement, promis solennellement aux Lorrains depuis trente ans, relevait d'un financement privé - par E.D.F., mais aussi au moins par deux régions.

Que pouvez-vous répondre à cela ? J'ai été frappé, lors de l'examen des différents rapports que j'ai eu à connaître, de l'intérêt des élus locaux pour ce moyen de transport. C'était, en quelque sorte, un leitmotiv. C'est la raison pour laquelle j'insiste auprès de vous aujourd'hui.

Si se pose le problème des voies fluviales, se pose aussi celui de l'utilisation, en général, des rivières, bassins et canaux, très intéressante à plus d'un titre, notamment pour l'acheminement de matières premières de faible valeur et de matériaux à fort gabarit, qui provoque des encombrements sur le réseau routier déjà congestionné et qui posera des problèmes à la S.N.C.F., confrontée à l'adaptation de certaines voies au transport des nouvelles générations de conteneurs à fort gabarit.

Je vous fais grâce, à cet égard, de la complexité des sigles dont j'ai eu à connaître ; il s'agit, plus prosaïquement, de la desserte du port du Havre, entre autres.

Tout cela plaide en faveur des transports fluviaux.

Mais il y a un autre aspect des choses qui, en France, est fort important. Je pense au patrimoine touristique, et donc culturel, que représentent nos réseaux d'eau, en général - canaux, rivières, bassins. Ce patrimoine est magnifique et propre à encourager une certaine forme de loisirs qui va croissant. Cela intéresse aussi - faut-il le dire ? - l'immense cohorte des pêcheurs à la ligne, la prise en compte de leurs revendications n'étant pas négligeable.

Pour ma part, je suis persuadé qu'il faut nous investir dans des équipements suscitant fortement l'intérêt de nos partenaires européens, car cela a une signification.

Bien sûr, tout cela coûte cher, très cher même. Mais nous devons tempérer ce jugement, certaines voies fluviales, contrairement à ce qui est généralement affirmé, n'ayant pas, jusqu'à présent, été aidées par l'Etat mais par d'autres concours, notamment la liaison Rhin-Rhône.

Ayant rétabli ainsi ce que je pense être la vérité, il n'est pas exclu que l'on recherche d'autres financements. Monsieur le ministre, j'aimerais connaître votre sentiment sur ce point.

Certes, vous ne pourrez peut-être pas me répondre aujourd'hui, puisque vous attendez les conclusions des rapports que vous avez vous-même demandés, mais, à ce sujet, il faut rappeler le schéma directeur qui avait été adopté par le gouvernement Fabius et le programme d'investissement arrêté par le C.I.A.T. du 30 juillet 1987, qui était extrêmement bien fait.

Compte tenu de ce que je viens de dire, compte tenu de l'incertitude qui subsiste, mais aussi peut-être de l'insuffisance des choix sur cette question, à titre personnel, je m'abstiendrai, le groupe de l'union centriste m'ayant chargé de vous dire qu'il n'était pas tout à fait de mon avis. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R.P.R.*)

M. Jacques Bialski. Cela veut dire quoi ?

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Robert.

M. Jean-Jacques Robert. Monsieur le ministre, je veux vous entretenir - que mes collègues de province veuillent bien m'en excuser ! - du réseau banlieue en Ile-de-France à partir d'exemples pris dans le secteur que je connais le mieux, à savoir le sud de la région.

On a l'impression que la modernisation, à l'époque du T.G.V. et des grandes orientations de la S.N.C.F., a du mal à apparaître dans la vie de tous les jours.

Je ne reviendrai pas sur les accidents ; vous avez, de votre côté, entamé toute une procédure pour y remédier, et je sais la conscience avec laquelle vous le faites.

Il reste que je suis toujours surpris que, dans les trains, il n'y ait pas de moyens de communication avec l'extérieur quand on en a besoin. A l'époque où l'on va dans la lune, il n'y a dans les trains ni radio, ni téléphone ! Mais, je suis persuadé que des dispositions seront prises dans ce sens.

J'ai l'impression que nos transports ferroviaires ont un niveau très bas et que cela joue sur le trafic routier. En effet, dans la mesure où les gens ne prennent pas le train, soit parce qu'il est surchargé, soit, comme je vous le dirai tout à l'heure, parce qu'ils ont peur, parce qu'ils ne se sentent pas en sécurité dans les wagons, ils prennent la route. De ce fait, le réseau routier est de plus en plus surchargé et nous avons de plus en plus de mal à faire face aux besoins.

L'équilibre financier de la S.N.C.F. pour 1989 est excellent. Donc, économiquement, c'est bon. Mais, pour ce qui est du service public, du service après-vente, c'est mauvais. Il faudrait tout de même que nous puissions disposer d'un personnel qualifié qui réponde à nos besoins !

Dans certaines régions, on développe l'emploi, c'est le cas à Etampes. Or il n'y a aucun moyen de communication, il n'y a même pas de parking. Alors qu'il existe une gare de marchandises désaffectée, personne n'a l'idée d'en faire un parking.

Quand on prend le train à Etampes pour aller à Paris, on peut se dire qu'on arrivera dans quinze minutes ou dans trente, car les retards sont permanents. Il faut remédier à cette situation, car n'oublions pas que tous ceux qui prennent le train en banlieue passent trois heures de leur vie par jour pour aller à leur travail et en revenir.

Vous avez dit que vous vouliez être le ministre des usagers. Par ma bouche, c'est l'usager qui s'exprime. J'aimerais donc que vous puissiez apporter des réponses rapides à nos préoccupations, qui sont réelles.

J'en viens aux problèmes d'affluence. Il y a deux extrêmes : les trains surchargés et les trains en période creuse ou le soir. Les enfants prennent les trains surchargés pour aller à l'école. Comme il n'y a personne pour les surveiller, ils se penchent par les fenêtres, ils ratent les marchepieds. L'insécurité est totale.

A cet égard, je citerai un exemple : en cinq ans, sur la ligne Dourdan-Brétigny, un voyageur a été contrôlé une fois ! Cela prouve bien que les voyageurs sont livrés à eux-mêmes, et à ceux qui veulent perturber.

C'est précisément le cas dans les périodes d'heures creuses ou le soir, avec les voyous. Le parlementaire de l'Essonne que je suis ne peut pas admettre que les femmes et les enfants aient peur de prendre le train pendant les heures creuses et après vingt heures, d'aller dans des gares désertes, et que l'on ne fasse rien pour y remédier, que cela ne fasse que croître et embellir. On attend de nous que nous répondions à cette situation.

Cette réponse sera positive pour l'entreprise parce que les heures creuses deviendront peut-être des heures chargées ; les gens auront envie de prendre le train, parce que ce mode de transport est plus rapide et plus pratique, dans la mesure où ils auront confiance. ce qui, aujourd'hui, n'est plus le cas.

Il en va de même à la R.A.T.P. J'ai lu dans le rapport que l'on avait procédé à trois cent cinquante suppressions d'emplois par an depuis 1986. Bravo ! C'est ennuyeux dans la mesure où l'on a peur d'emprunter les couloirs du métro !

Monsieur le ministre - je le répète - vous êtes le ministre des usagers. Les personnes âgées, les scolaires et les femmes attendent de vous qu'ils puissent voyager en sécurité à l'intérieur des wagons.

J'ai lu dans le rapport - cette question m'intéresse particulièrement - que tout le monde était satisfait de l'électrification de la ligne de Moret à Nevers. C'est une bonne chose. Mais qu'en est-il de la politique de conventionnement et de la ligne La Ferté-Malesherbes - Paris-La Ferté, c'est fait - pour laquelle j'ai les yeux de Chimène pour Rodrigue ?

J'aborderai brièvement la sécurité routière. Un point n'a pas été évoqué, et cela m'étonne. En effet, alors qu'on veut sensibiliser tout le monde à la prudence et à la sécurité sur la

route, pourquoi ne fait-on rien à l'encontre de ces milliers de cyclistes et de motocyclistes qui, inlassablement, grillent les feux tricolores sans jamais faire l'objet de la moindre observation ?

Monsieur le ministre, m'associant à l'avis de la commission des finances, j'adopterai les crédits des transports terrestres. *(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. Loridant, rapporteur spécial, applaudit également.)*

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

M. Jacques Oudin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, tout a été dit et excellemment dit sur le projet de budget que nous examinons.

Pour ma part, j'évoquerai deux points qui concernent les relations contractuelles entre l'Etat ou les sociétés nationales et les collectivités locales : il s'agira du T.G.V. et de la sécurité routière.

Dans le cadre de la décentralisation, en raison du dynamisme nouveau dont font preuve certains départements et certaines régions, et dans un contexte de rigueur relativement contraignant au niveau du budget de l'Etat, il nous apparaît indispensable de développer encore davantage les relations contractuelles entre l'Etat et les collectivités locales.

Comprenons nous bien ; je ne désire pas que l'Etat abandonne ses prérogatives. Mais je souhaite un Etat qui se concentre sur l'essentiel et qui accepte de s'ouvrir toujours davantage au dialogue avec nos collectivités.

Or, à côté de l'Etat, il y a les sociétés nationales, dont la S.N.C.F. Les entreprises nationales doivent adopter la même démarche et s'imprégner du même esprit.

A propos du train à grande vitesse, je ferai trois observations.

Le T.G.V. est, à l'évidence, notre réseau ferré du XXI^e siècle. L'effort en faveur de l'équipement doit être accru ; les procédures contractuelles doivent être développées pour assurer certaines dessertes locales.

Notre civilisation est en partie celle de la vitesse. Est-ce un bien, est-ce un mal ? Je n'entrerai pas dans ce débat philosophique. C'est un simple constat.

Dans une économie qui se mondialise, dans une société de loisirs qui se développe, que ce soit pour leurs affaires ou leurs vacances, nos compatriotes demandent des moyens de transport rapides, fréquents et fiables. Cette évolution concerne tous les moyens de transports, et c'est la raison pour laquelle nous devons, d'ores et déjà, prévoir pour le XXI^e siècle ce que seront les maillages complémentaires des réseaux autoroutiers, aériens, ferrés, voire maritimes avec le marché croissant des vedettes commerciales rapides.

Cette réflexion doit être coordonnée, car ces moyens de transport sont complémentaires et parfois concurrents.

Cette vaste réflexion prospective met en jeu de nombreux partenaires. Elle se déroulera dans un contexte européen largement déréglementé et concurrentiel.

Elle n'en sera donc que plus difficile, et je souhaiterais, pour ma part, que vous nous fassiez part de vos observations, monsieur le ministre, car ce problème, pris dans sa globalité, relève à l'évidence d'une politique interministérielle.

A l'intérieur de ce programme prospectif et ambitieux, il est évident que le T.G.V. tient une place de choix.

Si nous sommes toujours en retard sur nos partenaires pour notre réseau autoroutier, en revanche, nous avons acquis une certaine avance pour les trains à grande vitesse.

Je ne peux que rendre un hommage appuyé à tous les ingénieurs, à tous les responsables de la S.N.C.F. et des entreprises privées qui ont collaboré à la réussite de ce programme. Cette réussite, nous la devons aussi à la continuité de l'action de l'Etat.

Elle se mesure en trois chiffres : en 1982, le T.G.V. transportait 6 millions de passagers, en 1987, 16 millions ; le taux de rentabilité du T.G.V. Sud-Est s'établit à 15 p. 100.

Notre ambition est de faire de la France, dans ce domaine, ce que nous permet notre situation géographique, c'est-à-dire la plaque tournante de l'Europe.

Mais, pour cela - ce sera ma deuxième observation - nous devons non pas maintenir, mais développer notre effort d'investissement.

Ayant une avance sur nos partenaires, nous devons tout faire pour la garder.

De surcroît, nos percées sur les marchés étrangers dépendent étroitement de nos réussites sur notre marché national. Nous devons donc impérativement développer notre réseau de T.G.V. dans toutes les directions et vers tous nos partenaires européens.

Le budget pour 1989 ne prévoit pas de crédits au titre des subventions d'investissement de l'Etat pour l'électrification et le gros entretien. Il est vrai toutefois que des crédits seront inscrits au collectif de fin d'année.

Soulignons pour mémoire qu'en 1988 la S.N.C.F. a reçu, à ce titre, 3,1 milliards de francs sous forme de dotations en capital, grâce aux produits de la privatisation. Celle-ci avait quand même du bon, reconnaissez-le !

Je me permets de vous faire part de mes craintes pour l'avenir. Si notre effort financier en faveur de l'électrification et du T.G.V. n'est pas poursuivi, voire accéléré, la France perdra, à coup sûr, la place prééminente qui est actuellement la sienne dans ce domaine.

Ma troisième observation portera sur les relations contractuelles entre l'Etat, la S.N.C.F. et les collectivités territoriales.

Notons, au passage, qu'il est peut-être regrettable que toutes les régions ne soient pas soumises au même régime, mais passons !

Le T.G.V. est donc un puissant outil d'aménagement du territoire. Il doit donc desservir les pôles urbains et industriels, il doit desservir notre littoral, nos ports et nos grands sites touristiques parce que c'est là que se trouve la clientèle et que ces zones sont soumises à d'importantes migrations alternantes estivales ou hivernales.

Le T.G.V. doit desservir nos frontières pour atteindre la vaste clientèle européenne avide de découvrir la France.

L'Etat a, dans certains cas, parfaitement bien compris cet enjeu. Citons par exemple le cas de la Bretagne, du T.G.V. Atlantique, ceux du Nord et peut-être de l'Est. Quelques-uns de ces aménagements sont établis dans le cadre de programmes entre l'Etat, la région, le département et la S.N.C.F.

Toutefois, j'attirerai votre attention sur ce qui me semble être une grave lacune et une anomalie. Il s'agit de la desserte de mon département, la Vendée.

Voici un département de 500 000 habitants, qui a 240 kilomètres de côtes, dont la capacité d'accueil touristique est la deuxième de France, qui voit défiler sur ses plages des millions de vacanciers, qui possède le cinquième port de pêche de France, avec les Sables-d'Olonne.

Voici un département dont le dynamisme économique n'est plus à démontrer. Il a créé, de 1976 à 1986, 15 p. 100 d'emplois industriels alors que la France en perdait 17 p. 100 ; et, pendant la même période, 32 p. 100 d'emplois tertiaires alors que la France en créait 21 p. 100.

Voici un département qui est totalement ignoré par les programmes d'électrification de la S.N.C.F. et, *a fortiori*, par l'extension du T.G.V.

Les contacts avec la S.N.C.F. n'ont guère été fructueux et nous semblons nous heurter au mur d'une grande indifférence.

Nous avons fait effectuer des études par un cabinet spécialisé, nous avons alerté votre prédécesseur et le conseil régional.

Nous souhaitons, monsieur le ministre, nous asseoir autour d'une table et discuter un contrat Etat-région-département pour l'électrification et la desserte par T.G.V., dans un premier temps de la ligne Nantes-La Roche-sur-Yon-Les Sables-d'Olonne, dans un deuxième temps de la ligne Nantes-Challans-Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

J'avais déjà évoqué ce problème, à cette même tribune, voilà deux ans. J'ai la triste impression que mes paroles se sont perdues, non pas dans cet hémicycle, mais dans les dédales des couloirs de votre ministère et du 88, rue Saint-Lazare.

Je terminerai mon propos sur la sécurité routière en formulant quatre observations.

Ma première observation est la suivante : comment appréhender globalement et totalement l'ensemble de l'effort déployé par l'Etat en matière de sécurité routière alors que les crédits sont dispersés dans plusieurs budgets et que les actions en matière de police et de gendarmerie ne figurent pas dans ce budget, pas plus que les crédits d'infrastructure ?

Ne serait-il pas souhaitable, monsieur le ministre, qu'une nouvelle présentation plus exhaustive soit élaborée pour une meilleure information du Parlement et des responsables ?

Ma seconde observation portera sur les actions mises en œuvre dans le cadre des plans de sécurité routière.

Il est bon de réglementer et les résultats sont là pour montrer les progrès considérables obtenus depuis quinze ans.

Toutefois, évitons de tomber dans le travers qui consisterait à instituer de nouvelles réglementations contraignantes parce que nous ne sommes pas en mesure d'appliquer et de faire respecter complètement les réglementations existantes.

Si nous ne pouvons qu'approuver le contrôle technique des véhicules, ne peut-on pas s'interroger sur la nécessité, à terme, de compléter cette action par un contrôle des aptitudes physiques des conducteurs âgés de plus de soixante-quinze ans et par une plus grande rigueur envers les illettrés ?

En troisième lieu, je crois qu'une des actions les plus efficaces qui peut être menée pour diminuer les accidents est l'amélioration de nos infrastructures.

Chacun sait que les autoroutes ou les deux fois deux voies ont des coefficients de sécurité largement supérieurs aux routes traditionnelles à deux voies. Chacun sait aussi que la résorption d'un point noir a une rentabilité très importante.

Alors, monsieur le ministre, investissez dans les infrastructures pour investir dans la sécurité !

Je terminerai par l'action de mobilisation lancée voici plus de cinq ans dans le cadre des programmes R.E.A.G.I.R. et « Objectif : - 10 p. 100 ».

Je vous demande de poursuivre ces actions car elles permettent de mobiliser tous les partenaires locaux lorsque ceux-ci sont animés d'une volonté réelle. Il est vrai qu'une telle mobilisation fait parfois défaut.

Il est vrai que certains fonctionnaires ont négligé les enquêtes R.E.A.G.I.R.

Il est vrai aussi que les élus n'ont pas toujours participé aux campagnes de mobilisation et de sensibilisation des opérations « Objectif : - 10 p. 100 ».

Il est vrai enfin que ces deux programmes ont fait l'objet de critiques de la part de l'inspection générale des finances.

Réformez-les, peut-être, mais poursuivez-les !

Pour ma part, je préside l'instance départementale de coordination de la sécurité routière du département de la Vendée. Dans ce département, nous avons atteint à trois reprises l'objectif des « - 10 p. 100 » et, en cinq ans, nos accidents graves ont diminué de près de 40 p. 100.

Le bilan 1988 sera inférieur aux « - 10 p. 100 », mais la baisse se poursuivra.

C'est la raison pour laquelle je vous invite, monsieur le ministre, à poursuivre votre programme sous forme contractuelle avec l'ensemble des collectivités qui ont montré, dans le passé, qu'elles étaient, qu'elles sont et qu'elles demeureront les plus motivées.

Là encore, asseyons-nous autour d'une table : faisons le bilan du passé, élaborons un projet pour l'avenir, établissons un contrat assorti de participations financières équitables.

Nous sommes prêts, en Vendée, à aller dans ce sens.

Je vous ai lancé un appel, monsieur le ministre. J'espère que vous y répondrez.

En attendant, solidaire de l'avis de la commission des finances, j'adopterai votre budget.

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

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le ministre, je n'ai jamais eu à l'honneur de participer à un gouvernement, je me dois donc, plus que d'autres, d'être modeste dans les exhortations que j'adresse à ceux qui sont ministres d'un gouvernement de la République.

Ayant siégé, au temps de ma jeunesse, sur les travées qu'occupent vos brillants commissaires du gouvernement, je me garde d'attaquer la technocratie. Je crois que c'est l'ensemble du monde français, et pas seulement la technocratie dont j'ai fait partie, qui n'a pas encore pris conscience des atouts que peut apporter à la France, si elle le valorise, son réseau de voies d'eau.

Ce n'est pas au ministre qui passe mais à l'homme d'Etat que vous pourriez devenir que, en quelques minutes, je vais m'adresser pour plaider la cause de l'achèvement rapide de la liaison Rhin-Rhône.

Vous n'êtes pas un homme du Nord, monsieur le ministre, sans avoir été parfois tenté par la méditation sur la mer. Vous n'êtes pas l'homme généreux que vous êtes sans réfléchir sur l'avenir français et sans porter un regard parfois inquiet sur son environnement international.

Dans moins de treize ans plus de 100 millions d'hommes vivront en Afrique du Nord, celle qui fut française. Pensons à l'avenir des transports sur l'axe Nord-Sud. Pour se rendre du canal de Suez à Strasbourg, en passant par le Bosphore et le Danube, dans l'hypothèse de l'achèvement de la liaison Rhin-Main-Danube, il suffira de parcourir 5 000 kilomètres. Mais en passant par le canal de Suez, traversant la Méditerranée puis longeant la péninsule Ibérique et le golfe de Gascogne pour arriver à l'Europe du Nord, il faut 6 860 kilomètres pour arriver à Strasbourg. Mais si vous empruntez par le Rhône la voie mer du Nord-mer Méditerranée enfin achevée, il suffira de parcourir 3 600 kilomètres. Quel atout pour la France !

Monsieur le ministre, en 1980, ayant déjà l'honneur d'être parlementaire dans une autre assemblée, je me souviens de ton passionné qu'avait employé Gaston Defferre pour apporter, alors qu'il n'était pas à l'époque membre de la majorité et à plus forte raison du Gouvernement, son adhésion au vote de la loi de 1980 sur la compagnie nationale du Rhône. Ce n'était pas le maire de Marseille qui s'exprimait pour défendre des intérêts locaux et électoraux. C'était un homme d'Etat qui, au soir de sa vie, plaïdait dans une méditation géopolitique pour que cesse cette contradiction, cette opposition aux intérêts fondamentaux de la France, de ne pas accélérer la réalisation de la liaison à grand gabarit mer du Nord-mer Méditerranée.

J'entends encore sa voix vibrante d'adresser au ministre de l'époque en ces termes : « Faites en sorte que la France ne manque pas cette chance, la liaison par le Rhône de la mer du Nord et de la Méditerranée. Voyez quels bouleversements ce pourrait être de la géopolitique si l'Allemagne, elle, au rythme où elle construit la liaison Rhin-Main-Danube devenait le centre géopolitique de l'Europe, attirant vers elle les grands mouvements de trafic en provenance de l'Europe de l'Est et du Proche-Orient dont nous serions, nous, écartés, oh stupidité ! puisqu'il ne reste plus que quelque deux cents kilomètres à porter au grand gabarit pour achever la liaison mer du Nord-mer Méditerranée. »

Monsieur le ministre, je m'adresse aux brillants polytechniciens qui sont à vos côtés, à ces experts qui établissent de savants calculs de rentabilité ; pour les prier d'intégrer dans leurs calculs financiers un certain nombre de données.

Un convoi à grand gabarit sur le Rhône modernisé transporte l'équivalent de 110 wagons ou 220 camions de 20 tonnes. C'est autant de voitures et de camions qui n'engorgent plus nos routes ; c'est nos chemins de fer moins engorgés.

Un convoi à grand gabarit, c'est plus de calme, moins de bruit et moins de pollution, un meilleur environnement avec ses conséquences heureuses sur le psychisme de nos compatriotes.

Le développement du trafic par la voie d'eau est un grand espoir si notre économie, progressivement, ne sombre pas pour ne pas s'être donné les moyens de résister à la concurrence étrangère.

Pourquoi la France se priverait-elle d'un moyen que la République fédérale d'Allemagne se donne ? Pourquoi dans ce pays le Rhin aménagés serait-il un facteur de développement et la liaison Rhin-Rhône un investissement superfétatoire en France ?

Quand on a l'intelligence de ceux qui appartiennent aux grands corps de l'Etat après avoir réussi de brillants concours, comment n'est-on pas frappé par le paradoxe suivant : sur le Rhône, plus de 250 kilomètres de voie d'eau à grand gabarit ont été réalisés pour un coût de 90 milliards de francs ; il en reste de Lyon à l'Alsace 200 à achever pour un coût de 15 milliards de francs et on ne les fait pas !

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Très bien !

M. Emmanuel Hamel. J'imagine combien un ministre est sollicité de toute part. Faites le grand choix !

Dans quelques décennies, lorsqu'on fera le bilan du premier septennat de M. le Président de la République, peut-être notera-t-on en première ligne la liaison transmanche et le rapprochement de la Grande-Bretagne et de la France.

Le second septennat ne pourrait-il pas être marqué par la volonté politique d'achever la liaison mer du Nord-mer Méditerranée, de réunir les moyens de son financement - seulement 15 milliards de francs - de faire en sorte que la France se raccorde à cette grande artère de l'Europe, la liaison mer du Nord-Rhin-Danube, que nous ne soyons pas exclus de cet axe parce que nous aurions manqué de la lucidité qui nous crée le devoir d'achever la liaison mer du Nord-mer Méditerranée, dont le coût est faible par rapport aux atouts qu'elle donnerait à la France ?

Sur un budget de près de 1 200 milliards de francs - la Cour des comptes à laquelle j'ai eu l'honneur d'appartenir suggère d'ailleurs chaque année aux gouvernements, qui n'en font pas assez de cas, des possibilités importantes d'économies par une meilleure gestion - lorsque l'épargne est ce qu'elle est, non seulement en France, mais aussi en Europe et dans les pays du Proche et du Moyen-Orient si d'aventure le cours du pétrole venait à remonter, ne me dites pas que l'on n'a pas les moyens, s'il y a volonté politique, d'achever cette liaison.

Un jour, vous arriverez au soir de votre vie. Quel serait alors votre remords pour votre notoriété - cela importe peu - et pour la France - nous savons que vous l'aimez - de n'avoir pas su convaincre le ministère de l'économie et des finances de jouer pour notre pays cet atout de sa situation géographique, de la doter de cette force, de développer par la liaison Rhin-Rhône son influence et sa puissance dans une Europe où nous sommes, vous le savez, confrontés à tant de concurrences et à tant de dangers.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Hamel !

M. Emmanuel Hamel. Il ne faut certes pas négliger l'aspect financier du problème, mais M. le Premier ministre, dans une excellente formule, ne disait-il pas lui-même à propos des investissements des voies navigables à grand gabarit : « équipements structurants, dont la rentabilité se calcule à long terme, dont les effets induits sont à la fois nombreux et difficilement chiffrables » ?

Avec une argumentation de ce genre, ne peut-on résister au ministère de l'économie et des finances ?

M. Sarre, à l'Assemblée nationale, disait le 2 novembre et le répétait le 8 novembre : « Le faible coût du transport fluvial de marchandises, sa consommation modeste d'énergie, ses effets réduits sur l'environnement, son impact sur l'activité des ports maritimes justifient que la nation réfléchisse aux moyens d'assurer son redressement. »

Au début de la III^e République, il y eut un Freycinet. Pourquoi, trente ans après les débuts de la V^e République, n'y aurait-il pas un Delebarre qui, lui, après tant de ministres qui l'ont négligé, serait l'homme qui marquerait notre histoire pour avoir décidé l'achèvement de la liaison Rhin-Rhône, mer du Nord-mer Méditerranée, et voulu pour la France réhabiliter ses voies d'eau ? (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I., de l'union centriste, de la gauche démocratique ainsi que sur les travées socialistes.*)

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Je demande la parole.

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

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, avec votre permission, je vais essayer de répondre à certaines des remarques qui ont été faites, soit par les rapporteurs, soit par les intervenants, laissant le soin à M. Georges Sarre, s'il a la possibilité de nous rejoindre avant la fin de mon intervention, de compléter mes réponses, en particulier sur les problèmes liés aux transports routiers, aux voies navigables et à la sécurité routière.

A l'heure actuelle, il anime la fin d'une journée de travail organisée par l'association des maires de l'Essonne et la préfecture de ce département, et consacrée à la mobilisation et aux interventions des collectivités territoriales en faveur de la sécurité routière. Le sujet est important et rejoint nombre des préoccupations que vous avez exprimées.

En fait, la sécurité routière n'est pas seulement l'affaire de l'Etat ; elle dépend aussi de la manière - vous l'avez dit monsieur Loridant - dont nous arriverons à faire travailler ensemble l'Etat, les collectivités territoriales et toutes les bonnes volontés pour réduire l'insécurité sur nos routes. Mais je souhaiterais auparavant, en écho aux différents rapporteurs et à plusieurs intervenants, répondre à un certain nombre de questions posées.

Je voudrais tout d'abord vous indiquer, madame Rapuzzi, combien j'ai apprécié les observations que vous avez bien voulu présenter dans votre rapport et dans votre intervention, en particulier celles qui rejoignent la préoccupation du Gouvernement de régler les problèmes relatifs à la continuité territoriale de la Corse. J'ai apprécié également la manière dont vous avez témoigné de la mise en œuvre du contrat de plan de la S.N.C.F. et le fait que vous ayez dit que vous faisiez tout à fait vôtre - et que cette assemblée faisait sienne - la priorité que le Gouvernement accordait à la sécurité dans tous les moyens de transport, quels qu'ils soient.

Vous avez voulu aborder quelques problèmes de manière plus précise. C'est ainsi que, dans votre rapport très complet, vous avez attiré mon attention, d'une part, sur les économies décidées en matière de tarifs sociaux et, d'autre part, sur la réduction de l'indemnité compensatrice versée à la R.A.T.P., parallèlement à l'affectation d'excédents du versement transport. Vous avez souhaité également que le Gouvernement, dans un souci d'équilibre, fasse un effort important en faveur des transports collectifs de province ; sur ce point, vous avez été largement appuyée par M. Descours, quelques instants plus tard.

Je désire vous apporter un certain nombre d'éléments de réponse.

Je rappellerai, d'abord, que les économies en matière de tarifs sociaux avaient été décidées, au début de cette année, par le gouvernement qui a précédé celui de M. Michel Rocard. J'ai pu obtenir que l'une de ces économies, celle qui portait sur le billet populaire de congé annuel, soit annulée. Cependant, je regrette comme vous, madame le rapporteur spécial, que la représentation nationale n'ait pas été consultée comme elle l'avait souhaité préalablement à la réalisation d'autres économies. Je précise qu'aucune nouvelle atteinte ne sera portée, en 1989 et dans les années suivantes, aux tarifs sociaux.

En outre, je souhaite examiner avec la S.N.C.F. les conséquences des économies décidées en 1988. En particulier, je suis très soucieux des conséquences de la remise en cause des réductions tarifaires consenties aux groupes d'enfants, décision prise par le gouvernement précédent. J'aimerais trouver des solutions positives en liaison avec la S.N.C.F. sur le problème posé par les réductions des avantages toujours consenties aux groupes scolaires, en particulier.

Vous avez évoqué également l'affectation de l'excédent du versement transport à la réduction de l'indemnité compensatrice. Je conviens que l'on aurait pu imaginer une autre utilisation de cet excédent ; en particulier, on aurait pu l'utiliser au profit des investissements.

Je tiens à dire que la décision prise en 1989 ne préjuge en rien ce qui sera fait à l'avenir, en cas d'excédent éventuel du versement transport. Il faut noter, à cet égard, que lors du dernier comité interministériel d'aménagement du territoire, le Premier ministre, M. Michel Rocard, a décidé d'affecter, durant le prochain Plan, 250 millions de francs du versement transport, chaque année, au financement de l'important programme d'investissement que j'évoquais lors de ma première intervention. Cette orientation me paraît devoir répondre à la préoccupation que vous avez vous-même exprimée.

J'en viens à l'effort en matière de transports collectifs de province. Je rappelle que le dernier comité interministériel d'aménagement du territoire s'est clairement déterminé pour une action dans cette direction. J'aurai l'occasion de faire, pour la première fois depuis bien des années, une communication sur ce point lors d'un prochain conseil des ministres - cela donne une certaine solennité aux engagements et aux orientations du Gouvernement - qui montrera l'importance que nous attachons aux transports collectifs de province. Cette communication devrait vous donner satisfaction, non seulement à vous, madame le rapporteur spécial, mais aussi aux autres sénateurs qui m'ont interrogé à ce propos. Permettez-moi simplement de réserver au Gouvernement et au conseil des ministres la primeur de cette déclaration.

Sachez que, comme vous, je suis très soucieux que l'intervention de l'Etat soit de plus en plus équilibrée, dans ce domaine comme dans d'autres, entre la région d'Ile-de-France et les principales agglomérations de province. Je comprends fort bien le souhait de votre commission des finances, dont vous avez porté témoignage tout à l'heure.

Répondrons-nous, répondrai-je à toutes les demandes émanant des agglomérations de province ? Je n'ose aujourd'hui m'y engager. Cependant, je suis quasiment certain, madame le rapporteur spécial - puisque vous vous exprimiez à une double qualité - de répondre favorablement à l'élue d'une grande agglomération de province que vous êtes, alors que je tenterai de répondre favorablement au rapporteur spécial de la commission des finances, que vous êtes aussi en cet instant.

Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Comme le disait M. Descours dans son intervention, ce qui me frappe, comme vous, c'est le nombre d'agglomérations de province qui, bien souvent à juste titre, ont décidé de faire le choix politique, que j'estime favorable à la justice sociale, d'investir considérablement dans le développement des transports collectifs, réagissant au laisser-faire de l'utilisation de la voiture individuelle.

En quelques années, le nombre d'agglomérations françaises qui ont fait ce choix s'est considérablement accru et le ministre des transports et de la mer que je suis - sans doute suis-je en train d'entendre, dans ce domaine, des choses que mes prédécesseurs ont entendues depuis plusieurs années - est très frappé de voir le nombre d'élus qui lui demandent, qui un tramway rénové, qui un métro, qui un transport en commun en site propre à caractéristiques particulières.

Serons-nous en état de répondre favorablement à tous ? Je ne puis le dire. Des comités interministériels précédents ont établi des règles d'interventions de l'Etat. Je crois - je souhaite le dire pour être très clair devant la représentation nationale - qu'il appartient à l'Etat de donner à une agglomération qui a des ambitions en la matière un avis technique et de raison, lorsqu'un certain nombre de projets lui sont présentés. La collectivité doit être libre de son choix, mais l'Etat doit mettre en œuvre, raisonnablement, les moyens dont il dispose à travers son budget et qui, je l'espère, iront en croissant dans les prochaines années.

Je voudrais répondre maintenant à l'intervention de M. le rapporteur pour avis Berchet, qui a évoqué des problèmes liés à la fois au T.G.V., à l'amélioration de la sécurité à la S.N.C.F. et à l'endettement de cette dernière.

Voyons, d'abord, les problèmes liés au T.G.V. Cette partie de ma réponse fera écho également aux préoccupations de M. Oudin qui, d'une certaine façon, a tracé certaines ambitions en ce qui concerne le train à grande vitesse à l'échelon national. Je voudrais dire combien les vœux exprimés par certains membres de votre commission, tendant à accélérer la réalisation du réseau des trains à grande vitesse, participent de la préoccupation du ministre des transports et de la mer que je suis.

Pour quelles raisons ? Lorsque je regarde historiquement comment s'est réalisé l'équipement du territoire en France, je suis frappé par le fait qu'il a toujours été scandé par des phases successives de grands investissements. Le réseau ferroviaire - il a été toute une époque - et le réseau Freycinet, qui a été évoqué par M. Hamel et qui concerne les canaux, ont été tous deux construits en une génération, à la fin du siècle dernier. Après la guerre, ce furent les barrages, puis l'effort en faveur des autoroutes, et enfin les télécommunications.

On s'aperçoit que, chaque fois, l'option portant sur un investissement majeur pour l'aménagement du territoire français s'est exécutée en un nombre d'années relativement court. Je suis persuadé que nous sommes entrés aujourd'hui dans la phase des trains à grande vitesse, que le réseau européen sera constitué dans les vingt ans qui viennent et qu'en suite d'autres technologies apparaîtront sans doute.

Si nous nous mettons dans l'esprit qu'il faut étaler la réalisation du réseau des trains à grande vitesse sur cinquante ans, nous ne serons pas au rendez-vous de l'histoire de cette technologie, de ce qu'elle peut apporter à l'aménagement du territoire et au développement économique des régions françaises, ni à celui de la construction européenne.

Voilà très exactement quelle est l'orientation fondamentale qui m'anime. Je pense qu'elle rejoint, sur plusieurs points, votre préoccupation. Cela supposera une programmation et une très forte accélération des investissements. C'est pourquoi j'envisage de proposer au Gouvernement l'élaboration d'un schéma directeur des liaisons à grande vitesse qui s'intégrera dans le réseau européen des T.G.V. C'est dans ce cadre que seront étudiés les différents projets qui ont été évoqués.

S'agissant d'investissements essentiels du point de vue de l'aménagement du territoire et de la construction européenne, il faudra rapidement mettre au point des solutions de financement faisant appel à tous les partenaires concernés sans alourdir les charges de la S.N.C.F., au moment où celle-ci se redresse. Je suis convaincu qu'en la matière on peut laisser une place plus large à l'imagination que cela n'a été le cas jusqu'à présent.

J'en viens au programme d'amélioration de la sécurité à la S.N.C.F. qu'a évoqué M. le rapporteur pour avis Berchet. Le cadre des contributions financières à la S.N.C.F. est fixé par le contrat de plan d'avril 1986. Chacun des concours de l'Etat a une justification précise et répond à une logique bien spécifique. Il ne s'agit pas d'aide forfaitaire à l'exploitation ou à l'investissement.

C'est ainsi que le concours exceptionnel à l'assainissement financier témoigne du fait que l'Etat actionnaire n'a pas, dans le passé, rempli ses obligations en laissant l'entreprise s'endetter pour financer son déficit d'exploitation. Reconnaissons que ce n'est pas la meilleure manière pour permettre à une entreprise d'avoir une situation financière saine dans les années ultérieures !

L'aide de l'Etat aux tarifs sociaux traduit le fait que l'Etat, qui décide de ces tarifs spécifiques, n'a pas à en faire supporter le financement par l'entreprise.

Dernier exemple : la contribution aux charges d'infrastructures traduit un souci d'équilibre entre les différents modes de transports en situation de concurrence. De la même façon que l'Etat finance l'entretien de la voirie nationale, il participe, comme il est normal, aux dépenses d'entretien des voies ferrées.

C'est dans ce contexte bien précis, défini par le contrat de plan, que sont fixées les règles de la participation de l'Etat aux charges de la S.N.C.F.

La sécurité et les investissements qui en découlent sont au cœur de tous les programmes de la S.N.C.F. et ressortent donc de l'ensemble de son budget d'investissement.

L'exemple que vous avez cité, monsieur Berchet, des investissements proposés par la S.N.C.F. en Ile-de-France illustre tout à fait ce principe : l'achèvement de la ligne D du R.E.R., notamment, qui améliorera la sécurité de la gare de Lyon, est aussi un investissement de capacité qui sera financé selon les règles usuelles, dans le cadre du contrat de plan Etat-région d'Ile-de-France.

Vous avez fort justement souligné, monsieur le rapporteur pour avis, l'importance de l'endettement de la S.N.C.F.

Ce qui est préoccupant, c'est non pas le niveau de l'endettement en lui-même, dès lors que celui-ci résulte d'investissements rentables - le T.G.V. par exemple - mais le poids des frais financiers, liés aux emprunts passés, sur le compte d'exploitation.

Il faut, à cet égard, rappeler que le montant des frais financiers atteindra, en 1989, 11 milliards de francs, soit 15 p. 100 du budget d'exploitation de la S.N.C.F., montant équivalent au total du budget d'investissement de l'entreprise pour l'an prochain.

Je souhaite, comme je l'ai dit ce matin, que cette question soit au cœur des futures discussions entre l'Etat et la S.N.C.F. dans le cadre du prochain contrat de plan.

Je ne peux, à ce stade, préjuger les résultats. Vous savez bien que cela suppose, de la part de plusieurs membres du Gouvernement, une coordination dans la réflexion. Mais je souhaite qu'une solution satisfaisante soit apportée à ce problème dans le cadre de l'élaboration du prochain contrat de plan, solution dont - vous l'avez d'ailleurs dit vous-même ce matin - M. Fournier a esquissé un certain nombre d'éléments à titre de réflexion.

Vous avez évoqué, monsieur Berchet, le problème lié au passage du T.G.V. à Amiens. Je confirme très simplement ce qui a été dit au mois de juillet, puis voilà quelques semaines, à la suite de la réunion du comité interministériel.

Pour ce qui est de son tracé, le T.G.V. Nord respectera le tracé dit B, qui le fait longer l'autoroute A 1 et passer à l'Est de l'agglomération amiénoise. Mais il est vrai que, dans le cadre de la négociation du contrat de plan avec la région Picardie, mandat a été donné à M. le ministre Jacques Chérèque, chargé de l'aménagement du territoire, pour discuter avec les autorités de la région Picardie des modalités d'inscription dans l'espace de différentes infrastructures qui concerneraient l'agglomération amiénoise : il s'agit non seulement des autoroutes qui iront de l'Ouest à l'Est, qui traverseront la région Picardie et qui peuvent être plus ou moins proches de l'agglomération amiénoise, selon les choix faits, mais aussi du lancement des études nécessaires pour la réalisation d'un futur « barreau » qui, branché sur la ligne du T.G.V. Nord, irait en direction de la gare de Calais-Fretin, c'est-à-dire du tunnel sous la Manche. Un inspecteur général appartenant aux services du ministère des transports et de la mer sera très prochainement désigné pour conduire la concertation, avec les responsables de la région Picardie, à la suite des propositions de M. Chérèque.

Monsieur Berchet, vous avez évoqué le problème du T.G.V. Est, s'agissant notamment de votre département. En ce qui concerne le T.G.V. Est, nous prendrons un certain nombre de dispositions d'orientation à la fin du mois de janvier 1989, sur la base d'un rapport qui nous sera remis par le groupe de travail. Puis il sera également procédé - puisque les liaisons du T.G.V. Est, ne l'oublions pas, concernent non seulement la France, mais aussi la République fédérale d'Allemagne - à la désignation d'un responsable technique de haut niveau qui prendra contact avec l'ensemble des collectivités locales, afin d'entreprendre avec elles l'examen détaillé des propositions.

Je fais maintenant écho à un certain nombre d'observations et de questions formulées dans plusieurs interventions.

M. Discours a évoqué - il ne l'a pas fait au nom de l'agglomération grenobloise, même s'il a revendiqué, à juste titre, ses responsabilités dans cette agglomération en matière de transports urbains - des préoccupations qui recueillent l'adhésion, comme il le rappelait, de nombreux responsables, d'autorités locales et d'agglomérations en matière de transports. Il s'est même fait l'écho des propos tenus dans le cadre du congrès du G.A.R.T. - groupe des autorités responsables de transports - dont M. le directeur des transports terrestres m'avait déjà indiqué qu'il avait été animé et chaleureux, m'ayant même précisé que ce ne sont pas les propos de mes amis politiques qui étaient les moins chaleureux. Je les connais suffisamment pour le savoir, monsieur le sénateur !

J'aborderai maintenant la question du financement mis en oeuvre par l'Etat pour les transports urbains en site propre ainsi que le problème que vous avez évoqué concernant l'insuffisance des crédits pour les tramways et les métros de province.

L'organisation et le développement des transports collectifs de province, depuis les lois de décentralisation, relèvent essentiellement des collectivités territoriales mais, en raison de leur place dans l'aménagement des villes et du caractère social de ce mode de déplacement, l'Etat se doit d'encourager leur développement et leur modernisation.

Dans les grandes agglomérations, cette politique passe - je le crois et je l'ai dit avec force - par la réalisation de transports en commun en site propre, tels que métros ou tramways, seuls susceptibles de faire franchir un seuil de productivité au-delà d'un certain volume de déplacements.

Les pouvoirs publics ont engagé, à partir des années 1960, une politique d'aide à la réalisation de ces infrastructures. Cette action s'est traduite non seulement, par la création du versement transport et la possibilité de porter son taux à 1,5 p. 100 pour de telles réalisations - la création du versement transport a d'ailleurs permis de donner l'impulsion réelle aux transports collectifs de province - mais aussi par l'attribution, depuis plusieurs années, de subventions spécifiques d'un montant qui me paraît significatif. D'ailleurs, toutes les opérations lancées que j'ai évoquées, toutes les demandes qui me sont adressées montrent le caractère valable de ce choix.

Cette politique doit aujourd'hui franchir, je le pense, une nouvelle étape. En effet, le nombre des agglomérations souhaitant se doter de tels réseaux augmente du fait non seulement du succès de la technologie française en matière de métro et de tramways - c'est important - mais aussi de la situation de concurrence existant entre métropoles européennes. N'ayons pas peur de le dire : une agglomération

française dans laquelle on circule bien constitue un facteur d'attraction pour le développement d'un certain nombre d'activités. C'est pourquoi la politique sera poursuivie et amplifiée. Elle nécessitera un effort budgétaire important car - excusez-moi de le dire - nous revenons de loin. J'ai étudié l'évolution sur ce point au cours du 9^e Plan : les crédits ont d'abord augmenté fortement, passant de 306 millions de francs en 1984 à 570 millions de francs en 1986 ; puis, en 1987, ils ont été amputés de plus de la moitié.

M. Charles Descours. Ils avaient diminué avant !

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Monsieur le sénateur, j'essaie d'être fidèle aux observations que j'ai pu recueillir. Un crédit qui augmente en 1986 et qui diminue en 1987 n'a pas pu diminuer avant 1987, puisqu'il avait augmenté à cette époque. Si vous évoquez la période antérieure à 1984, sur une plus longue période, toutes les observations sont possibles. J'ai choisi une période qui me paraît ni plus sottise ni plus stupide qu'une autre je l'avais prédéterminée lorsque je formulais mon observation.

M. Charles Descours. Vous auriez pu en choisir une autre !

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. En 1987, disais-je - et vous me permettez de le souligner à nouveau - ces crédits ont été amputés de plus de 50 p. 100. J'ai obtenu, en 1989, un premier relèvement de 11 p. 100, qui permettra de poursuivre et d'achever des opérations en cours - je pourrais citer Lyon, Lille et Grenoble - ou de financer des opérations qui viennent d'être lancées - on retrouve une partie de Grenoble, Toulouse, Strasbourg - voire d'engager des opérations nouvelles, ce qui me paraît important.

La durée des travaux pour de tels investissements est en règle générale de cinq ans : ce sont des investissements très lourds.

La progression des autorisations de programme, qui a été, de 1984 à 1986, de près de 600 milliards de francs, est suivie, comme cela est normal dans les années ultérieures, par une diminution des besoins en crédits de paiement. Ce qui peut expliquer la diminution actuelle, c'est la chute des autorisations de programme de 1987 ; mais je n'épuiserai pas le débat avec vous sur ce point.

Comme vous le savez, le comité interministériel d'aménagement du territoire qu'a présidé M. le Premier ministre récemment a décidé de poursuivre cette politique en faveur des transports collectifs. Les opérations que nous allons arrêter dans les prochains mois ne figureront pas dans les contrats de plan, compte tenu de la faible participation des régions au financement de ces transports collectifs ; néanmoins, elles seront déterminées au début du 10^e Plan, de façon à pouvoir les conduire pendant la durée de ce dernier. Je ferai prochainement une communication au conseil des ministres sur ce point et nous aurons donc des précisions très concrètes sur cette affaire.

Vous avez évoqué aussi à juste titre, monsieur Descours, le problème des tarifs du transport urbain et de leur contrôle. A cet égard également, j'ai regardé d'où venait le régime en vigueur et j'ai trouvé, par hasard, qu'il résultait d'un décret du 16 juillet 1987...

M. Charles Descours. Il date de 1977 !

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. ... signé par M. le ministre d'Etat Edouard Balladur.

M. Charles Descours. Ah non !

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Je ne dis pas qu'il n'y avait rien avant ! Monsieur le sénateur, l'action en faveur du transport collectif de province, dans ses aspects positifs comme dans ses aspects quelquefois plus rigoureux, a revêtu la signature de plusieurs gouvernements successifs. Alors, permettez-moi d'en rester à la dernière actualisation, celle du 16 juillet 1987, signée - je le répète - par M. le ministre d'Etat Edouard Balladur, prise après avis du conseil de la concurrence qui a jugé que l'activité des transports urbains s'exerçait au plan local dans le cadre de monopoles. Si je rappelle cette argumentation, c'est que...

M. Charles Descours. M. Bérégozov...

M. le président. Monsieur Descours, ne prenez pas la parole sans y être autorisé par M. le ministre !

M. Charles Descours. Excusez-moi, monsieur le président !

Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Je vous en prie.

M. le président. La parole est M. Descours, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Charles Descours. L'encadrement des tarifs, qui était justifié dans le décret de M. Balladur que vous venez de citer, avait déjà été confirmé par M. Bérégozov lorsqu'il était ministre de l'économie et des finances, puisque l'encadrement des tarifs publics urbains date de 1977 et que vous avez été au pouvoir, monsieur le ministre, vous et vos amis, entre 1981 et 1986, sans que cette disposition ait été abolie.

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur le ministre.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Monsieur le sénateur, je répète que chacun a apporté sa pierre à cet encadrement des tarifs (*Sourires*) ; en matière de politique économique, personne ne peut prétendre être l'alpha et l'omega ; chacun fait une partie du chemin.

Cependant, le point qui m'intéressait était l'argument selon lequel l'activité des transports urbains s'exercerait, au plan local, dans le cadre de monopoles.

Comme ministre des transports, je ne partage pas tout à fait cette analyse ; si elle est sans doute exacte du point de vue strictement juridique, nous constatons néanmoins, dans la réalité que nous connaissons les uns et les autres, que les transports collectifs sont bel et bien en concurrence avec d'autres modes de déplacement, à commencer par l'automobile et le transport individuel.

L'expérience prouve d'ailleurs qu'il existe, comme le disent les économistes, une élasticité de la demande par rapport aux prix, et que, si les prix augmentent fortement, la fréquentation diminue, ce qui prouve que l'utilisateur, dans ce cas, d'autres modes de déplacement ou qu'il réduit ses déplacements.

Pour autant, l'arrêté du 10 juin 1988 actuellement en vigueur n'est pas un arrêté de blocage et, dans la réalité, le régime d'encadrement laisse aux autorités organisatrices des marges de manœuvre que j'estimerai, pour ma part, appréciables et qu'elles estimeront insuffisantes. En cas d'extension du réseau - vous le savez - la norme de hausse de 2,5 p. 100 peut être dépassée, avec l'accord du préfet, en cas d'accroissement des fréquences, en cas d'accroissement des capacités de transports, lorsque les charges financières ou d'amortissement le justifient ou lorsque les recettes commerciales représentent moins de 45 p. 100 des dépenses d'exploitation. Enfin, la fixation des tarifs réduits n'est soumise à aucun contrôle.

Au total, ce dispositif, même s'il est jugé parfois quelque peu vexatoire par les élus - je reprends, à cet égard, des propos tenus récemment dans une assemblée - n'entrave pas totalement le financement des transports urbains. S'il en fallait une preuve, j'indiquerais qu'en 1987 la hausse globale moyenne des tarifs, tous chiffres confondus, peut être estimée à 5,1 p. 100, supérieure à la hausse des prix qui a atteint 3,1 p. 100 alors que la norme des tarifs était de 2,5 p. 100.

Simplement, j'ai pris bonne note de vos observations. J'ai enregistré également ce qui a été dit lors de l'assemblée générale du groupement des autorités responsables de transports à Chambéry. Croyez-moi, je me rapprocherai des autres membres du Gouvernement concernés pour essayer de régler ce problème. J'ai l'espoir de parvenir à une solution peut-être meilleure que celle qui avait pourtant été tentée par mes prédécesseurs, lors de rapprochements similaires au sein du gouvernement.

Monsieur Pagès, vous avez évoqué les problèmes de sécurité à la S.N.C.F. Vous avez affirmé que les crédits budgétaires attribués à la S.N.C.F. étaient en diminution. Je pense trouver l'origine de cette inexactitude dans l'inscription initiale dans le projet de budget de recettes de privatisations. Elle n'y figurent plus, à juste titre d'ailleurs.

Cette insuffisance sera compensée dans le collectif qui vous sera présenté à la fin de cette année, dans lequel 1 752 millions de francs sont prévus dès le début de l'année prochaine pour la S.N.C.F.

S'agissant du conflit à la R.A.T.P. et de ce que j'ai dit ce matin à ce sujet, vous avez parlé des usagers, monsieur Pagès, d'une manière très juste et très forte : « ces usagers pour lesquels le transport en commun est un droit », avez-vous dit.

Je ne dissocie pas cette préoccupation du problème de la S.N.C.F. et de celui de la R.A.T.P.

Ce droit au transport en commun existe à la R.A.T.P. Aussi ai-je lancé très fortement et très vigoureusement un appel pour que soient apportées au conflit actuel des solutions qui respectent les voies du dialogue et de la conciliation.

En ce qui concerne la sécurité à la S.N.C.F., conformément aux orientations arrêtées lors du conseil des ministres du 29 juin dernier, j'avais demandé à la S.N.C.F. de me proposer, avant la fin du mois d'octobre, un programme d'action en matière de sécurité tenant compte des conclusions des deux commissions d'enquête mises en place à la suite des accidents survenus à la gare de Lyon et à la gare de l'Est. Ces conclusions ont été rendues publiques. Il est très important que le ministre de tutelle rende publiques les conclusions des commissions lorsqu'il y a enquête sur des accidents. De plus, pour la commission d'enquête que j'ai mise en place à la suite de l'accident survenu à la gare de l'Est, les organisations syndicales ont été associées à la procédure d'enquête.

Cela me paraît nécessaire. C'est une initiative qu'il faudra reprendre si, malheureusement, d'autres accidents se produisent, ce que je ne souhaite pas.

Le programme de sécurité a été présenté au conseil d'administration le 26 octobre 1988, après consultation des organisations syndicales. Il contient de nombreuses mesures correctrices immédiates permettant à moyen terme d'améliorer la perception des problèmes de sécurité.

Les actions proposées concernant le réseau, les automatismes et les conditions de circulation des trains seront mises en œuvre de manière très déterminée et - je l'espère - le plus rapidement possible. C'est en tout cas l'orientation prise par le président de la S.N.C.F., M. Jacques Fournier.

J'ai pris acte, en tant que ministre de tutelle, de ce programme, dont j'approuve les orientations et dont j'ai déjà souligné l'urgente nécessité de mise en œuvre.

Pour les infrastructures, l'opportunité et le calendrier des opérations envisagées devront être étudiés, notamment avec le conseil régional d'Ile-de-France, lors de la préparation du contrat de plan entre l'Etat et la région. Vous savez que beaucoup d'interventions concernent le trafic banlieue de la région d'Ile-de-France.

Pour les travaux ou les équipements de sécurité, j'ai veillé, en accord avec M. Pierre Bérégoz, ministre d'Etat, à ce que la S.N.C.F. puisse disposer, dès 1988, de capacités d'emprunt supplémentaires pour y faire face. Ces travaux ou équipements de sécurité seront pris en compte dans le projet de budget pour 1989 de la S.N.C.F. Ils figurent au premier rang de nos préoccupations dans l'élaboration du prochain contrat de plan entre l'Etat et l'entreprise. A partir de l'année prochaine, nous préparerons ce futur contrat de plan.

En ce qui concerne les problèmes de formation et les conditions de vie et de travail des cheminots, tout en prenant acte des premières propositions de l'entreprise, je souhaite qu'elle poursuive et approfondisse ses réflexions et la concertation engagée à ce sujet, pour que ces problèmes soient traités en reconnaissant la place de l'homme dans le fonctionnement de l'entreprise s'agissant de la sécurité.

Il faut lui permettre d'être à la hauteur de l'évolution des techniques et des automatismes. Il est, à mon avis, absurde que de grandes sociétés investissent beaucoup dans l'évolution technologique, et ne fassent pas de la même manière un effort d'investissement considérable dans l'information et la formation des hommes qui y travaillent.

Je rappelle, comme vous l'avez dit, que la sécurité est un droit fondamental des usagers du service public. J'ai demandé à la S.N.C.F. de me remettre, d'ici à la fin de l'année prochaine, un rapport sur l'évolution de la sécurité ferroviaire et sur les conséquences des mesures prises ou en

cours d'étude, de façon à pouvoir confirmer ou, si c'est nécessaire, à pouvoir adapter les propositions qui ont été présentées jusqu'à présent.

Monsieur Jean-Jacques Robert, vous avez évoqué plusieurs questions relatives en particulier aux problèmes de la circulation dans la région d'Ile-de-France : la mauvaise qualité des services de la S.N.C.F., de la R.A.T.P., l'évolution du trafic routier, la croissance rapide de la mobilité de ses habitants.

Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte dans cette évolution. Je soulignerai plus particulièrement le fort déséquilibre qui existe entre les localisations respectives de l'emploi et de l'habitat dans cette région d'Ile-de-France.

A cet égard, la croissance extrêmement rapide constatée ces deux dernières années en matière de créations de bureaux dans l'Ouest parisien n'a, à mon avis, pu qu'aggraver de manière très significative la situation.

Le Gouvernement est très attentif à ces évolutions. Il a arrêté un certain nombre de mesures pour y faire face. Ces mesures sont de deux ordres.

En premier lieu, elles visent à rééquilibrer la localisation des emplois au profit de l'Est de l'agglomération. Cela passe notamment par un relèvement du taux-plafond de la taxe sur les bureaux et par une nouvelle modulation du versement-transport perçu dans les différents départements de l'agglomération parisienne. En second lieu, des moyens financiers très importants seront mobilisés pour accélérer la réalisation d'infrastructures routières et de transports collectifs.

S'agissant plus particulièrement des transports collectifs, le récent comité interministériel d'aménagement du territoire a décidé de fixer comme objectif pour le X^e Plan la réalisation d'infrastructures nouvelles pour 7 milliards de francs, soit pratiquement 50 p. 100 de plus que ce qui a été fait au cours du Plan précédent dans la région d'Ile-de-France. Cela me paraît être un effort tout à fait important, qui, je l'espère, améliorera la situation.

En ce qui concerne les problèmes de sûreté des usagers dans les trains qu'a évoqués M. Jean-Jacques Robert, ils apparaissent essentiellement en fin de soirée dans les trains transportant un nombre réduit de voyageurs. La S.N.C.F. est attentive à ce phénomène. Ses brigades de surveillance sont en liaison constante avec les forces de police, avec lesquelles elles travaillent en étroite collaboration. Elles organisent en particulier des opérations de contrôle et de surveillance, concernant plus spécialement les derniers trains.

Entre le premier semestre de 1987 et le premier semestre de 1988, les interpellations ont ainsi progressé de 25 p. 100.

Le rapport que m'a présenté le président de la S.N.C.F. sur l'amélioration de la sécurité, après examen par son conseil d'administration, formule à cet égard plusieurs propositions pour améliorer les résultats de la lutte contre l'insécurité. Ce rapport est soumis, à l'heure actuelle, à un examen conjoint du ministère de l'intérieur et de mes collaborateurs. J'espère qu'il débouchera sur quelques propositions complémentaires.

Vous avez manifesté votre surprise quant aux manques de moyens de communication entre les trains et l'extérieur. Je dois vous indiquer que, bientôt, des téléphones seront installés sur le T.G.V. Atlantique, puis sur le T.G.V. Sud-Est. C'est un début, même s'ils ne sont pas encore installés sur les 10 000 trains qui circulent chaque jour dans notre pays.

Pour ce qui concerne les parkings près des gares en région d'Ile-de-France, usuellement la S.N.C.F. met à disposition le terrain. Le parking est subventionné à 75 p. 100 par la région, les plus importants d'entre eux l'étant à 25 p. 100 par le syndicat des transports parisiens.

Vous avez évoqué l'électrification de la ligne qui relie Paris à La Ferté-Alais et qui s'intitulerait La Ferté-Alais-Malesherbes. Vous avez comparé votre démarche pour cette ligne à celle de Rodrigue pour les yeux de Chimène.

Cette ligne de 24 kilomètres prolonge la ligne de Corbeil à la Ferté-Alais, électrifiée en 1984 ; elle est actuellement exploitée en traction thermique. Elle est quotidiennement utilisée par environ 3 000 voyageurs. Son électrification coûterait environ 140 millions de francs. Cette ligne est située en dehors du périmètre de la région des transports parisiens. C'est donc l'Etat qui supporte la charge du déficit des services omnibus qui y circulent.

Son électrification pourrait être envisagée dans la mesure où, d'une part, son exploitation ferait l'objet d'une convention avec une collectivité territoriale, région ou département, comme c'est le cas dans l'ensemble de la France pour la

quasi-totalité des services d'intérêt régional et où, d'autre part, l'investissement, qui ne présente qu'un très faible taux de rentabilité pour la S.N.C.F., serait couvert pour l'essentiel par des contributions des collectivités publiques.

Pour sa part, l'Etat est prêt à faire un effort à ce titre pour autant qu'il trouvera des partenaires susceptibles de s'engager dans cette opération.

Cela vous montre, monsieur le sénateur, quel rôle de conviction vous pouvez jouer à l'égard des collectivités territoriales susceptibles d'être concernées, afin de faire avancer l'examen de ce dossier de l'électrification.

Monsieur Oudin, je ne reviens pas sur les questions que vous m'avez posées concernant l'effort global affecté au T.G.V. Vous avez, à juste titre, souligné l'importance du rôle du T.G.V. et vous avez insisté sur la dynamique que vous vouliez susciter dans ce domaine. Je pense avoir montré quelle était la détermination du Gouvernement à cet égard. J'aurai sans doute l'occasion de vous apporter, d'ici à la fin de l'année, des éléments plus concrets.

Je m'attacherai à vous répondre sur la desserte de la Vendée par le T.G.V. Atlantique, que vous avez plus particulièrement évoquée.

Le coût de l'électrification de la ligne Nantes - La Roche-sur-Yon - Les Sables-d'Olonnes est évalué à plus de 500 millions de francs, selon l'étude effectuée par la S.N.C.F. Or, la faiblesse du trafic potentiel ne permet pas d'envisager une rentabilité suffisante ; la S.N.C.F. ne peut prendre en charge ce financement, car cela serait incompatible avec l'objectif du retour à l'équilibre des comptes, qui demeure une de ses priorités.

Un tel investissement ne serait envisageable que s'il était pris en charge très largement par les collectivités territoriales. Je rappelle, à cet égard, que ce projet ne figure pas, à ma connaissance, dans les propositions formulées par la région Pays de Loire dans le prochain contrat de plan Etat-région.

Toutefois, les habitants de la Roche-sur-Yon et de la Vendée bénéficieront, grâce au T.G.V. Atlantique, de gains de temps substantiels sur les trajets vers Paris. Dès 1989, des correspondances seront aménagées à Nantes et, au total, en dépit de la rupture de charge, on peut escompter un gain de temps de l'ordre de trois quarts d'heure par rapport aux meilleures liaisons actuelles.

M. Jacques Oudin. Monsieur le ministre, puis-je vous interrompre ?

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Oudin, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Jacques Oudin. Monsieur le ministre, je vous remercie infiniment de votre réponse, qui est, mot pour mot, celle qui nous a été faite, voilà deux ans, par votre prédécesseur. Donc, en deux ans, la position de la S.N.C.F. et de votre administration n'a pas varié d'une virgule. Certes, nous connaissons les chiffres que vous avez cités. Nous sommes prêts à participer financièrement aux investissements qui seront nécessaires.

Nous demandons simplement que la S.N.C.F. ne nous oppose pas un refus total et brutal lorsque nous demandons qu'une réunion ait lieu. Il est évident que le projet ne figure pas actuellement dans le contrat Etat-région, parce que la S.N.C.F. n'en voulait pas.

Nous demandons qu'en votre qualité d'autorité politique vous puissiez contacter directement d'autres autorités politiques, que sont les responsables locaux, départementaux et régionaux, pour que le dialogue puisse s'engager. Nous le demandons avec insistance. Actuellement, il n'y a guère de dialogue et c'est la raison pour laquelle j'ai dit qu'il fallait s'asseoir autour d'une table pour examiner ce dossier qui présente tant d'intérêt pour la Vendée et voir si, financièrement, nous pouvons aboutir à une réalisation dans un proche avenir.

Mais la réponse que vous m'avez faite, qui est très intéressante et que je connaissais parfaitement est strictement la même que celle que j'ai entendue il y a deux ans et l'année dernière.

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur le ministre.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Ce n'est pas à vous, monsieur Oudin, en raison des fonctions que vous avez occupées avant d'assumer des responsabilités électives, que je rappellerai que la continuité de l'Etat peut avoir un sens...

M. Jacques Oudin. Elle est parfaite !

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. ... même au-delà des changements gouvernementaux.

Ce n'est pas non plus à vous que je dirai que, pour ce qui concerne ce qui pouvait être fait voilà deux ans, vous étiez bien mieux placé que moi pour défendre le dossier que vous évoquez. Ce n'est pas normalement à vous que je dirai que lorsqu'une région veut inscrire dans un contrat de plan une priorité qu'elle estime indispensable à l'avenir et au développement régional, elle l'affiche dans les documents qu'elle transmet à l'Etat.

Pardonnez au premier vice-président du conseil régional du Nord-Pas-de-Calais que je suis d'indiquer que, quels que soient les gouvernements, lorsque le conseil régional du Nord-Pas-de-Calais émet une revendication dans l'intérêt régional, il l'inscrit en priorité. Lors de la confrontation avec l'Etat pour élaborer le contrat de plan, celui-ci est en droit de la refuser ou de l'accepter - c'est l'objet du débat d'élaboration du contrat de plan - mais rien n'empêche un conseil régional d'afficher haut et fort sa priorité.

Monsieur Oudin, à ma connaissance - mais je me trompe peut-être ou alors il y a eu autocensure du conseil régional qui a voulu respecter la préoccupation de la S.N.C.F. et je n'en suis pas responsable - parmi toutes les revendications transmises par les Pays de la Loire, cette liaison n'était pas prioritaire. Si elle l'est, je demanderai au préfet de région d'organiser des confrontations pour examiner l'ensemble des points du dossier.

Mais le contrat de plan, tel qu'il avait été envisagé, comportait bien d'autres priorités qui ont été revendiquées par votre assemblée régionale. Voilà ce que je souhaitais dire. Je ne suis pas trop déçu de vous avoir apporté cette illustration la plus parfaite de la vocation de continuité dans l'action de l'Etat. Cela peut arriver dans certains domaines, vous le savez.

Nous parlons de T.G.V., mesdames et messieurs les sénateurs. Aucun gouvernement ne pourra jamais admettre, s'il est fidèle à l'ambition de réalisation très rapide d'un réseau T.G.V. à travers la France, qu'un T.G.V. soit, d'une façon ou d'une autre, apparenté à un réseau omnibus. Je ne dis pas cela pour la liaison que vous avez évoquée, monsieur Oudin. Mais sur certains itinéraires, les choix arrêtés par un gouvernement seront confirmés par le gouvernement suivant, quelle que soit son orientation politique.

Un parfait exemple nous est offert par le tracé du T.G.V. Nord en direction du tunnel sous la Manche. Le choix a été fait par le gouvernement de Jacques Chirac et il a été confirmé par le Gouvernement de Michel Rocard. C'est un sens de continuité de l'action de l'Etat parce que les éléments techniques, les intérêts d'aménagement du territoire et de développement ayant été pris en compte, il n'y avait sans doute pas d'autre possibilité.

Je reconnais que le dernier comité interministériel d'aménagement du territoire a tenu compte, mieux qu'auparavant, me semble-t-il, de la préoccupation de la région picarde. Mais je ne voudrais pas entamer un débat sur ce point.

Tels sont les quelques éléments de réponse que je voulais apporter avant de laisser le soin à mon collègue et ami M. Georges Sarre de vous dire, en matière de sécurité routière et de voies navigables en particulier, combien vos réflexions et vos questions nous ont paru essentielles. (*Applaudissements sur les travées socialistes ; MM. Pado et Pouille applaudissent également.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, je voudrais m'associer aux remerciements que mon collègue et ami M. Michel Delebarre a adressés à MM. les rapporteurs pour la grande qualité de leurs rapports. Dans mon intervention, j'aurai parfois le sentiment de répéter, peut-être moins bien, ce qui a été dit précédemment.

Il est apparu nécessaire à Michel Delebarre et à moi-même de maintenir le transport fluvial dans le système de transport français dans la perspective de 1993. Pour ce faire, il nous faut engager un véritable effort de modernisation de notre réseau de voies navigables.

Nous savons que, lorsque la voie d'eau est à grand gabarit et qu'elle fait l'objet d'une gestion dynamique, le transport fluvial se porte bien. J'ajouterai que la France ne peut se permettre de négliger les voies d'eau parce qu'elles contribuent à l'alimentation en eau tant des industries que des populations urbaines, à l'irrigation et à la production d'électricité.

Monsieur Hamel, vous avez raison de le rappeler, le faible coût du transport fluvial de marchandises, sa consommation modeste d'énergie, ses effets réduits sur l'environnement et son influence sur l'activité des ports maritimes justifient pleinement que la nation se donne véritablement les moyens de son redressement.

C'est également - les élus régionaux le savent bien - un patrimoine naturel et culturel qui mérite d'être mieux mis en valeur et qui ouvre de nouvelles perspectives pour notre tourisme. Pour toutes ces raisons, je ne peux me résigner, pas plus que le Gouvernement, au déclin des voies d'eau.

Comme MM. les rapporteurs l'ont constaté, nous avons obtenu une augmentation des crédits d'entretien et de restauration de l'ordre de 20 p.100 dans le projet de budget pour 1989, afin de commencer à engager le redressement nécessaire. C'est un renversement de tendance, modeste encore, mais qui a le mérite, à mon avis, d'indiquer une direction et qui doit surtout être vu comme l'expression d'une volonté.

Nous avons voulu également préparer l'avenir. En effet, mesdames et messieurs les sénateurs, j'ai constaté que les financements annoncés pour la réalisation des décisions du 30 juillet 1987 n'existaient pas, ce que nous avons naturellement beaucoup regretté. Aussi, quand M. Michel Delebarre et moi-même nous avons pris nos fonctions, nous avons considéré qu'il était nécessaire et souhaitable de confier des missions. M. Michel Cantal-Dupart a été chargé d'explorer les moyens de redonner un rôle central aux voies d'eau dans la vie quotidienne des Français. Nous avons demandé à Mme Yvette Chassagne, dont personne ici n'ignore les compétences et le sérieux, d'étudier des solutions nouvelles de financement.

En effet, le développement des infrastructures, avec la réalisation de liaisons à grand gabarit, ne peut s'envisager que globalement sur l'ensemble du territoire. La liaison Rhin-Rhône est un des éléments d'une telle politique. Elle ne peut être examinée séparément des autres grandes liaisons qui, comme les liaisons Seine-Nord et Seine-Est, nous ont été proposées par le schéma directeur de 1985.

Une telle politique de redressement nécessite naturellement une augmentation de ressources consacrées aux voies navigables. Mais la rigueur budgétaire ne permet pas à l'Etat de tout faire. C'est pourquoi il convient d'examiner toutes les modalités de financement. Tel est l'objet de la mission de Mme Chassagne.

Son rapport m'a été remis et je l'ai transmis aux autres membres du Gouvernement pour que celui-ci, après avoir étudié ce document particulièrement riche et intéressant, délibère et prenne les décisions qui s'imposent.

Mais je vous confirme, s'il en était besoin, qu'à ce jour aucune décision n'est prise, pas plus en ce qui concerne la liaison Rhin-Rhône que pour les autres liaisons possibles. J'ai d'ailleurs regretté, je me dois de vous le préciser, mesdames et messieurs les sénateurs, qu'il n'y ait pas encore de projet, de plan précis en ce qui concerne Seine-Nord. Je n'évoque même pas Seine-Est. Autant nous disposons des documents pour la liaison Rhin-Rhône...

M. Emmanuel Hamel. Commencez par là !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. C'est bien pour cela que nous avons confié ces missions à M. Cantal-Dupart et à Mme Chassagne. Le Gouvernement, comme je viens de le dire, après avoir étudié ces rapports prendra les décisions qui s'imposent.

En tout cas, mesdames et messieurs les sénateurs, sachez que le Gouvernement a bien l'intention de travailler pour développer les voies d'eau et faire en sorte qu'une réelle

complémentarité existe entre tous les modes de transports et que, ainsi, la politique développée ait un sens et réponde aux besoins économiques et sociaux de notre pays.

En ce qui concerne la sécurité routière, avant de répondre à MM. Loridant, Braconnier, Bimbenet, Golliet et Oudin, je tiens à vous rappeler rapidement l'esprit des décisions du comité interministériel du 27 octobre dernier.

Par son ampleur, le dispositif prévu marque un véritable tournant. La cible principale, sans négliger les autres, c'est le comportement de l'usager. Changer les mentalités, c'est, en tout premier lieu, une affaire de pédagogie, d'abord dès l'enfance, par le développement de l'enseignement de la sécurité routière dans notre système scolaire et, ensuite, par l'extension de l'apprentissage de la conduite accompagnée, dont les premiers résultats sont extrêmement prometteurs.

Nous entendons nous engager dans une politique d'éducation, de formation, afin que tout jeune Français qui obtient son permis de conduire puisse prendre la route en maîtrisant véritablement la conduite.

Toute pédagogie, vous le savez, comporte des sanctions. Le comité interministériel a donc décidé une mobilisation accrue des préfets, des parquets et des forces de l'ordre dont les moyens seront renforcés. Aucun délinquant ne doit échapper aux mailles du filet. Cela veut dire aussi qu'il ne doit plus y avoir de passe-droit. L'exemple doit venir d'en haut. Face aux victimes, face à leurs familles, notre devoir d'homme politique est de prendre nos responsabilités.

La sanction doit elle-même être une pédagogie. C'est pourquoi, le permis à points permettra d'agir avec plus de vigueur contre les 100 000 récidivistes et, à travers des possibilités de rachat, de les contraindre à un nouvel effort d'apprentissage de la route.

Le développement des travaux d'intérêt général relève du même principe du recours à la pédagogie en substitution à des peines de prison ferme.

Mais l'Etat ne peut agir seul. Son action doit être relayée par tous les partenaires de la route.

Les constructeurs d'automobiles constituent l'un de ces partenaires. Un code de déontologie a été rédigé par les constructeurs et les importateurs, pour renouveler la convention sur la publicité signée en 1984 sur le même sujet.

Je suis plein d'espoir en ce qui concerne cette avancée car, si les constructeurs français et les importateurs optent pour une publicité qui contribue à changer les comportements, en rappelant que les voitures sont plus sûres, plus confortables et meilleures, ils anticiperont sur l'évolution des goûts qui est en train de se produire et qui ne manquera pas de se développer.

Un autre partenaire privilégié de l'Etat, ce sont les élus des collectivités territoriales. Au plus près de nos concitoyens, ils représentent le relais essentiel pour les mobiliser. Nous allons donc mettre en place, dès l'année prochaine, une politique contractuelle de sécurité routière, qui se substituera aux programmes actuels « moins 10 p. 100 ».

Je répondrai maintenant à M. Bimbenet qui souhaite la publication d'une liste des points noirs sur les routes secondaires. C'est une rude tâche. Je souhaite que cette idée, qui est bonne, puisse véritablement se concrétiser. Il est nécessaire de rappeler que la responsabilité de cette publication incombe aux présidents de conseil général et aux maires. La direction de la sécurité routière, à travers les plans départementaux routiers qui seront mis en place progressivement, est, bien entendu, à la disposition des élus. C'est pourquoi, avec son directeur, nous avons engagé un processus de concertation avec les différentes organisations d'élus, pour répondre au souhait que vous avez exprimé.

Vous m'avez interrogé, monsieur Bimbenet, sur le contrôle technique des véhicules. Le comité interministériel de la sécurité routière a décidé, le 27 octobre dernier, la mise en œuvre progressive du contrôle technique des véhicules. Les difficultés de cette mise en œuvre sont réelles.

Il faut tout d'abord élaborer la réglementation : décrets interministériels et arrêtés techniques d'application. En outre, des délais sont nécessaires pour la mise en place des infrastructures : 4 000 centres de contrôle existent à l'heure actuelle, dont 400 en tant que centres indépendants. Environ un millier de ces centres s'avèrent nécessaires pour contrôler le parc de véhicules de plus de cinq ans d'âge. Bien entendu,

il est absolument nécessaire d'informer convenablement le public. Je voudrais préciser que ce contrôle technique doit s'opérer de façon efficace et qu'une séparation réelle doit exister entre les centres de contrôle et les garages.

Au fur et à mesure de son déroulement, la réflexion qui est en cours fait apparaître les difficultés, qui sont grandes, mais soyez persuadés que le Gouvernement est décidé à doter notre pays d'un système particulièrement rigoureux, efficace, ne pénalisant pas les usagers, notamment ceux qui vivent en zone rurale. Je crois qu'à la date prévue ce contrôle technique pourra fonctionner normalement.

Les mesures proposées, qui risquent d'alourdir le coût social, seront étudiées en concertation avec les compagnies d'assurance et avec tous les organismes qui peuvent réellement intervenir.

Bref, nous allons travailler à un conventionnement. Celui-ci sera mis au point entre l'Etat et la profession de la réparation automobile, de façon à limiter d'éventuels excès tarifaires.

En ce qui concerne le permis à points, le Gouvernement, comme je l'ai dit précédemment, poursuit un objectif pédagogique. Le caractère de progressivité dans la sanction, lié à la perte répétée de points, comporte en lui-même d'ailleurs un aspect didactique.

Cet aspect pourrait effectivement être accentué par la possibilité de racheter des points en cas de participation à des stages de formation. Des expériences de cette nature ont actuellement lieu dans certains départements ; les services concernés en suivent attentivement le déroulement et les résultats.

L'institutionnalisation du système de rachat de points nécessite toutefois que soient résolus divers problèmes, comme le contenu des stages, l'existence sur l'ensemble du territoire de centres aptes à dispenser la formation correspondante, enfin le coût de tels stages afin que la possibilité de rachat de points ne soit pas ouverte aux seuls contrevenants disposant de moyens financiers suffisants.

Le rôle joué par l'école est prioritaire et fondamental. Le développement de l'enseignement de la sécurité routière à l'école est l'un des points sur lesquels le comité interministériel de la sécurité routière du 27 octobre 1988 a mis l'accent.

Dès cette année scolaire, le ministre de l'éducation nationale doit prendre les dispositions nécessaires pour assurer une large diffusion des documents pédagogiques existants, introduire à la sécurité routière un module de formation initiale et continue des personnels enseignants, enfin faire de l'attestation scolaire de sécurité routière un élément d'évaluation des acquis des élèves.

Monsieur Golliet, en ce qui concerne les transports départementaux, comme vous le savez, la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 a introduit deux grands principes dans le domaine du transport interurbain de voyageurs : la décentralisation et le conventionnement.

L'autorité organisatrice de droit commun en la matière, c'est maintenant le département. Le conventionnement remplace le système antérieur d'autorisations administratives, lourd et sclérosant, par un régime de conventions entre autorités organisatrices - département le plus souvent - et transporteurs.

La compétence d'organisation donnée aux départements recouvre l'ensemble du domaine. Elle comprend la définition de la consistance des services et de leurs modalités d'exploitation, le choix du mode juridique d'exploitation, enfin la définition de la politique tarifaire, les tarifs des transports interurbains ayant été libérés.

Les services soumis à cette obligation de conventionnement sont essentiellement les services réguliers ainsi que les services publics à la demande.

Pour la mise en œuvre de cette réforme fondamentale, une période transitoire de quatre ans a été prévue, à compter du 25 août 1985, date du décret d'application de la loi d'orientation sur les transports intérieurs - L.O.T.I. A la fin de cette période, c'est-à-dire au mois d'août 1989, les services devraient être conventionnés.

Toutefois, pour tenir compte des difficultés éventuelles de mise en place des politiques départementales des transports, difficultés tenant aux spécificités du secteur - système anté-

rieur très ancien et figé, multiplicité du nombre d'exploitants dans de nombreux départements, etc. - une période complémentaire de dix ans a été prévue pendant laquelle les autorisations antérieures pourront valoir convention si la convention n'est pas intervenue à l'issue de la période initiale de quatre ans du fait de l'autorité organisatrice.

Aujourd'hui, le mouvement de conventionnement est bien amorcé, puisque 50 p. 100 des départements ont conventionné ou vont conventionner d'ici au mois d'août 1989 la quasi-totalité de leur lignes régulières avec les exploitants. D'autres départements auront également entamé le processus mais, du fait de circonstances locales, ils ne pourront pas l'achever avant août 1989. Enfin, quelques départements assez peu nombreux n'auront, à l'inverse, passé presque aucune convention à cette date et devront donc utiliser la période complémentaire.

Afin d'appuyer cette démarche et de favoriser l'organisation des transports départementaux, l'Etat apporte une aide significative en passant avec les départements des contrats de productivité. Ces contrats ont pour objet d'apporter des subventions aux actions locales d'investissement les plus susceptibles de favoriser une modernisation de ce secteur - renouvellement des matériels, accueil des usagers, etc. - en contrepartie d'un engagement pris par les départements de procéder au conventionnement de ces transports. Onze contrats de ce type ont été passés en 1988 ou sont en cours de passation, et cette politique sera activement poursuivie en 1989.

M. Golliet m'a également interrogé sur l'harmonisation des conditions de concurrence en Europe pour les transports routiers.

En ce qui concerne l'harmonisation des temps de conduite et de repos des chauffeurs routiers, un règlement a été adopté en 1985 et mis en application dans les douze Etats, le 29 septembre 1986.

Une directive sur l'harmonisation des conditions de contrôle, par les Etats membres, de cette réglementation sociale européenne est en cours d'approbation.

S'agissant de l'harmonisation technique concernant notamment les poids et dimensions des véhicules routiers, des progrès sensibles ont été accomplis ces dernières années : ainsi, pour les camions, la réglementation a fixé à 40 tonnes le poids total en charge et 11,5 tonnes le poids à l'essieu moteur. Cependant, un important travail d'harmonisation reste encore à accomplir.

La France a toujours été dynamique dans ce domaine. Nous souhaitons que ce problème soit réglé au plus tard sous la présidence française, durant le second semestre de l'année 1989.

M. le rapporteur a parlé des camions de transports frigorifiques, dont la largeur a été récemment portée à 2,60 mètres, au lieu de 2,50 mètres précédemment. Je rappellerai que cette décision a d'abord été approuvée par une directive du conseil des ministres des transports européens à Bruxelles, puis introduite en moins de quinze jours dans notre droit.

Il est bien sûr toujours possible que le Gouvernement français modifie les normes de poids et dimensions des camions sur son territoire. Mais nous préférons nous inscrire dans une démarche européenne de façon à avancer vers cette nécessaire harmonisation. Toutefois, si nos partenaires ne souhaitaient pas avancer suffisamment vite, nous n'hésiterions pas à prendre des mesures nationales.

L'harmonisation fiscale constitue le plus difficile. Nous venons juste de recevoir le rapport de la Commission sur ce sujet et il sera discuté lors de la prochaine réunion des ministres européens des transports les 8 et 9 décembre prochains à Bruxelles.

Le Gouvernement français a d'ores et déjà pris des mesures allant dans le sens de l'harmonisation.

Il a créé une nouvelle tranche de 10 p. 100 de déductibilité de la T.V.A. sur le gazole, portant cette déductibilité à 70 p. 100 au 1^{er} janvier 1989 ; il a décidé une diminution de la taxe sur les contrats d'assurance à compter de 1989. Bref, les dossiers avancent.

S'agissant de l'insécurité routière, nous faisons en sorte que ce fléau national recule et, je l'espère, soit vaincu un jour.

Mesdames, messieurs les sénateurs, j'espère avoir répondu ainsi à vos questions. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. Louis de Catuelan. Je demande la parole, pour répondre à M. le ministre.

M. le président. La parole est à M. de Catuelan.

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, j'ai également demandé la parole.

M. le président. Madame Luc, pour répondre au ministre, je ne peux donner la parole qu'à un seul orateur. C'est à M. de Catuelan que je l'ai donnée.

Mme Hélène Luc. Il faut regarder de temps en temps sur la gauche de l'hémicycle, monsieur le président !

Je ne voulais d'ailleurs pas poser une nouvelle question à M. le ministre. Je souhaitais simplement lui demander s'il pouvait répondre à la question que j'ai posée sur les problèmes soulevés par l'autoroute A 86.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Madame Luc, cette question ne dépend pas de notre département ministériel, mais de celui de M. Maurice Faure, ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement.

M. le président. La parole est donc à M. de Catuelan.

M. Louis de Catuelan. Monsieur le président, je souhaitais simplement rappeler à M. le secrétaire d'Etat que j'ai évoqué tout à l'heure le problème du C.I.A.T. du 30 juillet 1987. Il en avait d'ailleurs été question dans le rapport présenté à l'Assemblée nationale. Le projet d'aménagement des voies navigables a fait l'objet d'un numéro spécial de la revue de la D.A.T.A.R. d'août 1987.

M. le président. Je rappelle que les crédits concernant les transports terrestres et la sécurité routière seront mis aux voix avec l'ensemble des crédits du ministère des transports et de la mer dont le vote est réservé jusqu'après l'examen des crédits de la mer.

Aviation civile, météorologie et budget annexe de la navigation aérienne

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports et de la mer : II. - Aviation civile. III. - Météorologie, et le budget annexe de la navigation aérienne.

La parole est à M. le ministre.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je vous présenterai les budgets de l'aviation civile, de la météorologie ainsi que le budget annexe de la navigation aérienne avant d'aborder, très rapidement, celui de la météorologie nationale.

Vous me permettez de ne pas être trop disert sur la présentation de ces budgets, d'abord, parce que je répondrai à un souci de la Haute Assemblée et, ensuite, parce que la qualité des rapports qui ont été présentés et le sérieux de l'examen qui a eu lieu en commission justifient ma brièveté.

S'agissant de l'aviation civile et de la navigation aérienne, qui a connu une hausse de trafic très importante ces dernières années, je souhaiterais insister sur cinq points.

Dans les budgets qui vous sont présentés, vous trouvez des moyens supplémentaires en faveur des personnels - en particulier la création de 110 emplois de contrôleurs de la circulation aérienne - ainsi qu'une augmentation des moyens de fonctionnement pour ces personnels et une amélioration des moyens en équipement.

Première caractéristique de ce projet de budget : l'augmentation des moyens en faveur des personnels.

Deuxième caractéristique : le renforcement des actions pour la formation des pilotes et la sécurité du transport aérien.

Les parlementaires que j'ai rencontrés ont beaucoup insisté sur ce point. Il nous faut effectivement assurer le recrutement d'un plus grand nombre de pilotes dans les prochaines

années. C'est la raison pour laquelle nous inversons complètement la tendance : le nombre des pilotes de ligne formés chaque année par les services du ministère passera d'une trentaine ces dernières années à près de cent quarante à partir de 1989.

J'insisterai maintenant sur une troisième caractéristique du budget : le maintien de l'effort accru en faveur des infrastructures aéroportuaires.

Le projet de budget prévoit que la taxe de sûreté qui avait été à l'origine établie pour les années 1987 et 1988 serait maintenue en 1989 ; elle rapportera 95 millions de francs qui seront consacrés à l'action du renforcement de la sûreté.

Ce projet de budget prévoit par ailleurs une augmentation de 45 p. 100 des autorisations de programme, permettant la rénovation des infrastructures aéroportuaires. Elles s'élèveront à 75 millions de francs.

De nombreux aéroports sont concernés, non seulement des aéroports commerciaux, mais aussi, j'y insiste, des aéroports d'outre-mer.

Je tiens à insister sur une quatrième caractéristique de ce budget : la poursuite de l'engagement de l'Etat en faveur des programmes aéronautiques civils.

La dotation prévue pour cette année - 2 473 millions de francs en autorisations de programme, pour 1989, contre 2 486 millions de francs en 1988 - correspond très exactement à l'évolution des besoins tels qu'ils ont été exprimés.

On y trouve les crédits affectés à l'achèvement des grands programmes que sont l'A 320 et le Falcon 900. On y trouve aussi une augmentation des crédits liée aux programmes en phase de croissance que sont l'A 330, l'A 340, le moteur C.F.M. 56-5 C 2. On y voit que les dotations ont doublé en matière d'autorisations de programme. Enfin, on y trouve un effort soutenu pour les programmes portant sur les hélicoptères, l'aviation légère et les équipements de bord.

On y trouve, surtout, une très forte augmentation des actions de préparation de l'avenir - 41 p. 100 traduisant la priorité accordée par le Gouvernement à la recherche et à l'innovation technologique, dont les crédits s'élèveront, en 1989, à 379 millions de francs en autorisations de programme.

Pour quelle raison ces efforts en faveur de la recherche et de la préparation de l'avenir ? C'est très simple ! Lorsque l'on regarde l'effort relatif pour la recherche en rapport de l'activité, il est jusqu'à présent moitié moindre en France qu'aux Etats-Unis puisqu'il ne représente que 1 p. 100 du chiffre d'affaires de l'aviation civile en France, contre 2 p. 100 outre-Atlantique.

La hausse très importante prévue cette année au budget amorcera un redressement de la situation.

Le cinquième point sur lequel je veux insister, c'est l'aide à l'aviation légère. Elle sera axée autour des priorités suivantes : aider des jeunes à se former grâce aux bourses de pilotage ; permettre aux fédérations de procéder aux renouvellements des matériels grâce à un fonds de financement ; encourager la sécurité dans le domaine de la formation au niveau des aéroclubs. J'apporte cette dernière précision parce qu'elle répond à une préoccupation de M. le rapporteur et des membres de la Haute Assemblée.

Depuis plusieurs années, les moyens affectés à l'aide en faveur de l'aviation légère étaient en diminution de l'ordre de 16 à 20 p. 100 des crédits affectés. La diminution est certes de 4 p. 100 cette année. J'ai cependant le sentiment que nous sommes en train de renverser la tendance, ce qui nous permettra sans doute, à partir de l'année prochaine, de retrouver progressivement des phases positives.

Monsieur le rapporteur spécial, nous diminuons le recul et nous amorçons une modification de tendance ; j'aimerais que vous puissiez la prendre en compte, et considérer qu'elle est tout à fait considérable.

Ces cinq éléments clés du projet de budget qui vous est proposé pour l'année 1989 n'auraient pas eu lieu d'être si nous n'avions pas été animés par la volonté de réduire les conflits sociaux dans le secteur de la navigation aérienne.

A cette occasion, je tiens à rendre hommage au travail effectué non seulement par mes collaborateurs et par ceux de la direction générale de l'aviation civile, mais aussi par les responsables des organisations syndicales de la navigation

aérienne. Ainsi, à la fin de l'été, après quelque 200 heures de négociations, un accord a été conclu, le 4 octobre 1988, avec les personnels techniques de la navigation aérienne. Sur huit organisations syndicales, six ont accepté de le signer ; elles représentent 85 p. 100 des personnels. Cet accord trace, me semble-t-il, des perspectives d'évolution positives pour les personnels techniques de la navigation aérienne tant en matière de formation et de qualification que d'organisation du travail : plus de souplesse - c'est indispensable compte tenu de l'évolution du trafic - créations d'emplois, revalorisation du régime indemnitaire et, enfin, dialogue social.

Mesdames, messieurs les sénateurs, en réponse à vos questions, j'aurai sans doute l'occasion d'évoquer l'évolution du paysage aérien français, l'avenir des trois grandes compagnies, mais aussi des autres qui font soit du transport à la demande, soit du transport interrégional.

Dans mon exposé liminaire, je ne donnerai pas de détails sur les principes qui ont été arrêtés par le Gouvernement, sur ma proposition, et présentés hier au conseil supérieur de l'aviation marchande. Les journaux s'en sont fait, me semble-t-il, suffisamment l'écho et je connais votre souci d'information. Mais il est bien entendu qu'à la moindre question de votre part je vous dirai, sur tel ou tel point, la manière dont nous envisageons les choses afin de permettre aux compagnies Air France et Air Inter d'affronter la concurrence internationale. En effet, en matière de trafic aérien, nous devons faire en sorte que le pavillon français soit, dans un cadre européen et international, capable de développer ses activités.

Nous favorisons également l'activité du transport à la demande qu'on appelle « charter ». Nous favorisons aussi le développement des liaisons interrégionales dans le contexte européen.

Je rappelle, s'agissant de l'activité du transport à la demande, que nous veillerons en particulier à poursuivre l'effort réalisé en faveur du développement de la qualité des liaisons vers les départements et territoires d'outre-mer.

De la même manière, nous veillerons à renforcer un dialogue social fructueux, qui est l'un des éléments des règles touchant à la sécurité du transport aérien.

Le Gouvernement a fixé les grandes lignes de sa politique en la matière. Il appartient dorénavant aux acteurs économiques de ce secteur, en particulier aux responsables des entreprises, d'engager leurs efforts dans ce cadre.

Telles sont les grandes orientations que je souhaitais vous présenter.

Notre volonté de répondre aux exigences des usagers du service public de la navigation aérienne, de maintenir un haut niveau de sécurité, de moderniser, de préparer l'avenir sont les fils conducteurs du projet de budget de l'aviation civile et de la navigation aérienne qui vous est soumis aujourd'hui.

Mon exposé n'aborderait pas l'ensemble des domaines si je ne disais pas quelques mots du développement de la météorologie nationale.

Il faut souligner que ce secteur connaît une progression tout à fait satisfaisante en matière budgétaire. Cette évolution traduit, je crois, la reconnaissance de la qualité des services rendus par la météorologie nationale qui, je le rappelle et je le souligne, figure parmi les meilleures au monde.

Le rôle de la météorologie va croissant puisqu'elle est devenue un élément indispensable en matière économique, qu'il s'agisse de la programmation de la production énergétique française, des activités liées aux transports, à la mer ou à l'agriculture.

Une augmentation de 6 p. 100 des autorisations de programme et une progression de 5 p. 100 des moyens de paiement permettront de faire face à la nécessaire accélération de l'automatisation de la collecte et de la transmission des données, ainsi qu'à la poursuite de notre participation aux programmes européens du satellite Météosat et à l'augmentation des crédits de recherche, ces derniers croîtront de plus de 25 p. 100 par rapport à l'année 1988.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, avec une volonté de concision qui est nécessaire à ce moment de notre après-midi, les grandes lignes du budget de l'aviation civile, de la navigation aérienne et de la météorologie nationale.

Je suis bien entendu prêt à répondre ultérieurement à toutes les observations et à toutes les questions. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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, l'année 1988 préfigure ce que sera le monde de l'aviation civile des dix prochaines années : les cartes seront redistribuées tant du côté du transport aérien, avec une forte croissance qu'alimentera encore la déréglementation, que du côté des constructeurs, puisque Airbus s'est définitivement affirmé comme le deuxième constructeur mondial.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le budget de l'aviation civile, qui, avec près de 5 milliards de francs, progresse en apparence de 14,5 p. 100.

Cette évolution est cependant uniquement liée à une mesure de transfert et, à structures constantes, le budget fléchit au contraire de 0,5 p. 100.

Je rappelle cependant que ce budget finance, pour la moitié, des programmes aéronautiques et que, par conséquent, les hausses ou les baisses annuelles ont peu de signification. Tout dépend, en effet, du rythme de développement des programmes.

Je renvoie d'ailleurs à mon rapport écrit pour les données chiffrées et les mesures nouvelles. Je souhaite, cependant, au nom de la commission des finances, présenter quelques observations et poser quelques questions.

Les premières concernent le transport aérien.

Les résultats des compagnies sont très positifs en raison d'une croissance du trafic beaucoup plus forte que prévue et de coefficients d'occupation records - près de 70 p. 100.

Toutefois, les préoccupations sont importantes ; au premier rang figure l'organisation du transport aérien.

Cette organisation se place à deux échelons : à l'échelon intérieur et à l'échelon communautaire.

« Gouverner, c'est choisir », et la France attend des choix et une vraie stratégie pour le transport aérien français. Ce transport est aujourd'hui éclaté et le climat est malsain. Chacun se surveille, cache ses cartes. Dans ces querelles franco-françaises, les frères ennemis sont plus ennemis que frères. Tandis que les autres familles européennes ont déjà réglé les questions de fond, la France mène-t-elle encore, comme on avait l'habitude de le dire, une guerre de retard ?

Il faut une déréglementation dans le calme pour éviter que des décisions ne soient prises dans la précipitation, ce qui est source de crispations sociales.

Il faut également de vrais choix et, à ce titre, des demi-mesures telles que la reconduction du *statu quo* ne paraissent pas totalement satisfaisantes pour le transport aérien français. Faut-il rappeler que la notion de trafic domestique va éclater en 1992 et que les statuts, qu'on le veuille ou non, devront s'adapter à cette réalité ? En ce sens, la multiplication des affrètements croisés, qui consiste pour une compagnie à assurer un trafic sous le pavillon d'une autre, ne paraît pas répondre pleinement à l'enjeu.

Mais l'organisation du transport aérien se pose aussi au niveau communautaire. Si la France a trois « pieds » - et j'imagine combien il est difficile de gérer un tryptique aussi instable (*Sourires*) - parle-t-elle au moins au nom d'une seule voix ? En d'autres termes, la France défend-elle correctement ses intérêts dans la compétition internationale ? Le trafic domestique français représente 40 p. 100 du trafic européen. C'est considérable ! Il n'est pas question « d'ouvrir les vannes » de façon unilatérale si les autres pays d'Europe n'ouvrent pas les leurs.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Tout à fait !

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Plus grave encore : existe-t-il une politique extérieure commune ? Que fera la Communauté à l'égard des compagnies des pays tiers ? Sans précaution, les compagnies européennes et, singulièrement, les compagnies françaises ne sont pas les mieux placées dans cette confrontation. Nous attendons des précisions sur ces différents points, monsieur le ministre.

Des problèmes spécifiques se posent aux compagnies mêmes.

Pour Air France, le problème principal est le financement d'un plan très ambitieux de renouvellement de la flotte, qui porte sur 60 milliards de francs jusqu'à la fin du siècle. Une dotation en capital de 1,5 milliard de francs était prévue en 1987. Elle a été reportée en 1988. A ce jour, rien n'est encore réalisé. Si le retard pouvait se concevoir dans une perspective de libéralisation de l'économie et d'ouverture sur les capitaux privés, est-il encore concevable lorsque les options politiques sont différentes ?

A défaut, là encore, de vrais choix, la compagnie est obligée de recourir à des emprunts massifs qui pèseront, à terme, sur ses résultats. S'agissant d'Air France, la commission des finances avait souhaité que soit introduit un système de participation. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Pour Air Inter, le problème principal est, naturellement la question sociale. Dans une perspective de compétition accrue, les grèves qui se sont produites sont proprement suicidaires. Elles sont également socialement et économiquement injustifiées. Enfin, elles ne font pas honneur à l'une des plus belles professions qui soient. A cet égard, la commission des finances a salué la position ferme adoptée par le président d'Air Inter et par vous-même, monsieur le ministre - je tenais à vous le dire.

Mes chers collègues, je vous renvoie à mon rapport écrit, qui contient quelques données chiffrées, notamment sur le coût des grèves et les salaires.

J'en viens au deuxième volet de mon intervention : la construction aéronautique. Je rappelle que, si le rapporteur de la commission des finances se doit d'évoquer le transport aérien, ce dernier ne représente pratiquement rien sur le plan budgétaire. En revanche, les crédits de construction aéronautique représentent plus de la moitié du total du budget ; ils en sont en quelque sorte l'épine dorsale.

A ce titre, 2,4 milliards de francs sont inscrits au budget sous forme d'avances remboursables.

Mais la construction aéronautique est également l'épine dorsale du commerce extérieur, puisque les grands contrats représentent environ 6 p. 100 des échanges industriels, que cette part ne peut que croître et que les ventes d'Airbus atténuent notre déficit extérieur d'environ 1 milliard de francs par mois. Le marché mondial des avions de ligne est considérable - de l'ordre d'un avion par jour pendant 25 ans. Dans ces conditions, comme l'espère Airbus, 30 p. 100 du marché mondial revient à livrer 3 000 avions, soit, pour la France, entre 250 milliards et 400 milliards de francs.

Le succès d'Airbus se confirme. L'Airbus A-320 connaît un succès exceptionnel : quatre cents commandes fermes, auxquelles s'ajoutent deux cents options. On pense atteindre 1 000 avions ; le cap de 1 500 n'est pas hors de portée. Cela serait ainsi le troisième succès mondial après le Boeing 737 et le Boeing 727.

La famille s'est agrandie avec un long courrier bimoteur A-330 et un très long courrier quadrimoteur A-340, pour lesquels 900 millions de francs sont inscrits au budget pour 1989.

Le report de lancement du Boeing 7J7 conforte encore la position d'Airbus et, dans cette conjoncture, les négociations visant à la coopération avec d'autres constructeurs paraissent moins impératives. Les projets de coopération, avec McDonnell-Douglas notamment, sont reportés ; en revanche, la société Lockheed pourrait être un partenaire pour un A-320 allongé.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous apporter des précisions à ce sujet et faire le point sur les rebondissements du contentieux que préparent les constructeurs américains ? Le changement de l'administration américaine va-t-il entraîner des changements sur ce point ?

Je souhaite aussi que M. le ministre se prononce et fasse taire les rumeurs qui se sont développées après le tragique accident de l'A.T.R.-42. Les pouvoirs publics ne peuvent laisser passer ces rumeurs sans fondement.

Les succès d'Airbus et d'Aérospatiale, pas plus d'ailleurs que le succès aussi exceptionnel de la S.N.E.C.M.A., ne se traduisent malheureusement en termes financiers puisque les sociétés voient leur chiffre d'affaires et leurs résultats diminuer en raison, d'une part, de la baisse des commandes et de la crise traversée par l'aviation civile dans les années 1981-1984 et, d'autre part, du taux de change très inférieur aux prévisions, car notre industrie aéronautique est surtout vulnérable à la glorieuse incertitude du dollar.

Là encore, le malheur des uns fait le bonheur des autres. En effet, les difficultés de mise au point du moteur concurrent pour motoriser le A-320 ont accru les commandes du C.F.M. : 70 p. 100 des A-320 seront équipés de C.F.M., alors que, voilà deux ans, les commandes se répartissaient par moitié entre les C.F.M. et les V 2500.

Je formulerai une dernière observation concernant cette action : fidèle à son habitude, et pour répondre aux critiques américaines, la commission des finances publie dans son rapport annuel l'état exact des avances et des remboursements.

J'en viens à une autre action qui a, l'an passé, inquiété, à juste titre, les membres de la commission et pour laquelle la réponse du budget pour 1989 ne paraît pas totalement satisfaisante : il s'agit de la formation aéronautique - vous en avez parlé tout à l'heure, monsieur le ministre - c'est-à-dire de la formation de pilotes.

Un constat unanime avait été dressé, en 1987, sur le manque de pilotes pour les prochaines années. La commission attendait des mesures d'envergure, elle n'a vu que des demi-mesures.

Le budget prévoit bien, en effet, neuf créations de postes d'instructeurs et une augmentation de l'action formation de 3,8 p. 100. Mais est-ce suffisant ?

Par ailleurs, dans le même temps, le soutien à la formation de pilotes dans les aéro-clubs continue sa glissade en dépit des interventions, des réclamations, voire des engagements au moins officieux du ministère. Cela n'est pas acceptable.

Déjà l'année dernière, un mouvement de fronde était apparu dans les rangs des sénateurs et la commission des finances a pris une initiative dans ce sens en proposant une réduction indicative de crédits sur certains crédits d'équipement afin d'attirer l'attention sur les aéro-clubs. L'espoir de ces derniers doit venir non pas seulement de la « réserve parlementaire », mais aussi d'une initiative gouvernementale.

Monsieur le ministre, vous savez combien les maires qui ont un aéro-club implanté dans leur ville y sont attachés. L'amendement que je déposerai au nom de la commission des finances traduit précisément ce juste souci des sénateurs.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances vous propose, mes chers collègues, d'adopter le budget de l'aviation civile et de la météorologie pour 1989.

Monsieur le ministre, étant en même temps rapporteur du budget annexe de la navigation aérienne, le B.A.N.A., je vais, si vous me le permettez, le présenter maintenant.

Depuis sa création en 1985, le B.A.N.A. a opéré sa mutation ; il a atteint en quelque sorte sa maturité sur le plan technique que financier grâce, il est vrai, à une croissance exceptionnelle du trafic-contrôle de l'ordre de 20 p. 100 en deux ans.

Le B.A.N.A. est un budget méconnu, alors qu'il pèse lourd - 2,9 milliards de francs, autant que le budget de la jeunesse et des sports, la moitié de celui de la coopération - et qu'il nous concerne tous, au moins quand il ne fonctionne pas : qui a oublié la grève de cent jours des contrôleurs aériens en 1987 ?

Je vous renvoie à mon rapport écrit pour les données chiffrées. Je rappellerai seulement quatre chiffres.

Le B.A.N.A. évolue de 12 p. 100, à structures constantes, c'est-à-dire sans la prise en compte d'une importante mesure de transfert qui porte à la fois sur la perception de l'intégralité des redevances aéronautiques et sur le paiement direct des prestations des centres de contrôle de Genève et de Jersey.

Les dépenses de capital - il s'agit notamment des stations radars de contrôle - progressent très fortement - plus 18 p. 100 - afin de faire face à l'augmentation rapide du trafic.

Cette augmentation a généré des ressources abondantes et supérieures aux prévisions. Redevance de route et redevance pour services terminaux ont augmenté de 60 p. 100 en quatre ans. Cela a permis au budget de conforter une structure financière saine, même si, devant l'ampleur des investissements à financer cette année, le recours à l'emprunt restera nécessaire.

Avec ce budget pour 1989, le B.A.N.A. confirme sa mutation. En effet, en cinq ans, le budget a progressé de 60 p. 100 sans qu'il en coûte aux dépenses publiques puisque la subvention d'équilibre a été supprimée en 1987 et que désormais toutes les recettes sont privées : redevances ou emprunt.

Après cette très courte présentation chiffrée, je voudrais faire quatre observations.

La première concerne l'impact de ce budget sur notre commerce extérieur.

Tout d'abord, plus des trois quarts des ressources propres sont payées par des compagnies étrangères, soit près de deux milliards de francs en 1989. Ensuite, le budget finance des programmes d'équipement hautement performants, ce qui mobilise notre industrie, tant en France qu'à l'étranger, puisque les exportations françaises dans ce domaine représentent 1,6 milliard de francs.

La deuxième concerne le personnel. L'accord du 31 juillet 1987, qui a mis fin à une grève de cent jours en permettant notamment un « repyramidage » du corps des contrôleurs aériens, est-il suffisant ? Entraîne-t-il avec lui le consensus nécessaire au développement d'un service de pointe ? Non ! J'en veux pour preuve le fait qu'il a récemment été accordé une nouvelle augmentation de prime, un peu en catimini, et que nous ne réglerons pas les problèmes structurels de ce corps par des à-coups ou des expédients.

La troisième concerne la régularité, qui est l'une des composantes essentielles de la qualité du service. Cette régularité s'est effondrée et on a atteint, en 1987, si mes chiffres sont exacts, un retard de plus de dix minutes pour cinquante départs. C'est considérable. C'est quatre fois plus qu'en 1985 !

Je sais que les responsabilités sont partagées, les mouvements sociaux représentant près de la moitié des causes de retard ; mais l'usager, donc le citoyen, ne peut comprendre que le budget ait augmenté de façon considérable en cinq ans - 60 p. 100 ! - avec un résultat aussi décevant.

Dernière observation, qui tempère la précédente : la sécurité d'ensemble, sauf incidents et accidents tout à fait exceptionnels et nullement dus aux services du contrôle aérien, reste assurée. Il faut qu'elle le demeure. En effet, 1992 devrait entraîner une nouvelle croissance du transport aérien. Il ne faut pas gâcher cette chance par des ombres aussi tragiques que celles de ces derniers mois.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances vous propose d'adopter le B.A.N.A. pour 1989. (*Appaudissements 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. le 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, notre collègue M. Fortier, au nom de la commission des finances - dont c'est la vocation - vient d'analyser dans le détail les différents aspects du budget pour 1989.

Avant d'examiner les grandes lignes des aspects économiques de ce projet, je me livrerai à un simple survol des chiffres. Le budget est en augmentation sensible dans la majorité de ses chapitres. Des réponses positives semblent être apportées à plusieurs questions posées depuis de nombreuses années. Il en est ainsi - je me plais à le souligner - de l'irritante question du contrôle de la navigation aérienne, posée depuis quinze ans par notre commission. Un important accord a été signé le 4 octobre dernier par six des huit syndicats concernés.

Le budget qui nous est proposé aujourd'hui prévoit une augmentation sensible des effectifs : 110 emplois supplémentaires. Ces mesures significatives doivent permettre d'éviter, pour un temps, le retour aux turbulences qui ont perturbé trop longtemps le transport aérien.

On constate une augmentation générale du budget, sauf en ce qui concerne les crédits destinés à l'aviation légère et sportive, qui sont en diminution constante, depuis déjà - je le reconnais - 1981.

C'est, monsieur le ministre, un mauvais point de votre budget - quoi que vous en disiez - et que n'a pas manqué de relever M. Fortier, au nom de la commission des finances, en présentant un amendement à ce sujet. Parce que cet amendement manifeste la volonté d'aider l'aviation légère, qui est notamment une école de formation aéronautique, parce qu'il va dans le sens des observations que j'ai eu l'occasion de présenter depuis ces dernières années, je le voterai, sauf, bien

entendu, monsieur le ministre, si vous nous proposez - ce que je souhaite - une solution satisfaisante. Mais cela ne semble pas être le cas : vous avez tenté, dans votre intervention liminaire, de nous convaincre - avec, je le reconnais, une certaine adresse - qu'un peu moins de moins égale plus. (*M. le ministre sourit.*) Même sur un plan purement mathématique, la démonstration ne tient pas.

Je vous propose maintenant, mes chers collègues, d'étudier rapidement avec vous la situation des activités liées à l'aviation civile en France. J'évoquerai d'abord nos compagnies de transport aérien, qui se portent bien.

Notre compagnie nationale Air France a connu en 1987 une augmentation de trafic importante. Parallèlement, on constate une amélioration sensible du taux d'occupation des sièges, qui atteint en moyenne 70 p. 100, mais aussi - chiffre remarquable - 77 p. 100 sur les Antilles.

Les résultats financiers sont à la hauteur des résultats techniques et la courbe est ascendante de la manière la plus claire. Il est vrai que les Antilles ont dans ce résultat une part importante.

Est-ce à dire que tout vole pour le mieux dans le meilleur des ciels ? Je ne le crois pas : malgré les chiffres, les liaisons entre les Antilles et la métropole ne donnent pas totalement satisfaction aux usagers, qui doivent attendre des jours, parfois des semaines, pour obtenir un passage et ne sont pas toujours assurés suffisamment tôt de la date de leur retour. Les usagers ne sont-ils pas victimes de la réussite exceptionnelle de cette ligne qui s'équilibre financièrement sans participation de l'Etat ? J'attire à nouveau votre attention sur cette question monsieur le ministre, comme j'ai attiré celle de vos prédécesseurs. Les Antilles, c'est la France ; elles ont droit à un vrai service public, dans le cadre de la continuité territoriale. La situation doit être améliorée, même si la participation du budget est nécessaire.

En ce qui concerne U.T.A., les chiffres laissent craindre une détérioration de la situation financière en 1987 par rapport à 1986. Une lecture plus fine permet cependant de découvrir que la vente de plusieurs appareils a gonflé le résultat de 1986. La simple comparaison n'est donc pas significative. Cette compagnie, qui exploite onze appareils, a décidé un important programme d'investissement que nous saluons.

Air Inter exploitait, le 1^{er} juillet dernier, quarante-deux appareils. Elle a en outre passé une commande importante et retenu des options pour vingt-six appareils supplémentaires. Notre compagnie intérieure connaît elle aussi une progression importante de son trafic, malgré une accumulation de vents contraires : aux grèves du contrôle aérien, qui ont touché plus durement encore Air Inter que les autres compagnies, se sont ajoutés des mouvements spécifiques à la compagnie, notamment celui des pilotes et mécaniciens navigants.

Nous avons dit tout à l'heure tout le bien que nous pensons du T.G.V., qui ne doit pas s'opposer à l'avion.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. C'est vrai !

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. Or les T.G.V. sont des concurrents évidents pour notre transport aérien intérieur. Les mêmes effets produisant les mêmes causes, à la diminution du trafic aérien vers Lyon, Grenoble et Saint-Etienne succédera la baisse de fréquentation sur les lignes de Nantes, Rennes, Bordeaux, Brest, Quimper et Lorient, puis, plus tard, après la mise en service du T.G.V. Nord, sur la presque totalité du trafic d'Air Inter.

Nos compagnies régionales, dont la principale est T.A.T., poursuivent dans de bonnes conditions leur participation à l'aménagement du territoire.

La France, on ne le sait peut-être pas assez, compte plus de cent transporteurs aériens ; quatorze d'entre eux sont habilités à exploiter des lignes régulières. Ces compagnies disposent d'une flotte de cent quarante appareils qui assurent une centaine de liaisons permanentes, dont les trois quarts ne passent pas par Paris. C'est donc bien là un outil d'aménagement du territoire ! La commission des affaires économiques considère d'ailleurs que cet outil peut devenir demain un élément de l'aménagement du territoire européen.

L'augmentation générale du trafic des compagnies a entraîné tout logiquement le développement du trafic d'Aéroport de Paris. Paris est le deuxième aéroport européen après Londres pour le trafic de passagers et le troisième après Francfort et Londres pour le trafic de fret.

Nous avons attiré plusieurs fois l'attention du Gouvernement sur les difficultés du développement harmonieux de Roissy et d'Orly, notamment pour les correspondances. A l'évidence, ces difficultés freinent l'expansion des deux plates-formes. Cette question fait l'objet de réflexions d'un groupe de travail animé par la direction générale de l'aviation civile. Il serait intéressant, monsieur le ministre, que vous nous fassiez savoir où en sont ces réflexions.

Le programme de liaison des aéroports entre eux et avec Paris sera-t-il réalisé dans les délais prévus ? Il est intéressant de noter par ailleurs que la société Aéroport de Paris a réussi une belle diversification de ses activités en attaquant le secteur de l'ingénierie avec succès, puisque c'est le concept d'Aéroport de Paris qui a été retenu pour l'aérogare d'Osaka.

Les aéroports d'outre-mer connaissent eux aussi un important développement, mais les services attendus des aérogares sont-ils bien rendus ? Votre rapporteur pour avis ne le croit pas pour avoir subi l'épreuve, mais aussi pour avoir entendu les commentaires des personnels navigants de nos compagnies. Ils sont sans complaisance, mais sans exagération : il s'agit, disent-ils, d'« escales béton ».

Que dire de nos constructions aéronautiques, sauf qu'elles se portent également bien ? La famille Airbus avait enregistré 491 commandes fermes au 31 juillet dernier, soit 200 de plus qu'à la même époque en 1987. La notoriété du A-320 n'a pas été entamée par l'accident du 26 juin, pas plus d'ailleurs que par l'entêtement de certains personnels d'Air Inter, tout simplement parce que les qualités techniques de l'appareil sont mondialement reconnues.

Dans le même temps, l'A.T.R. 42 poursuit sa jeune carrière dans les meilleures conditions. La S.N.E.C.M.A. poursuit, elle aussi, son programme de construction de moteurs, notamment des C.F.M. 56, dont je vous parle toujours avec plaisir depuis plusieurs années, parce qu'il s'agit, comme pour Airbus, comme pour les A.T.R., de la réussite du savoir-faire français et européen.

Je suis moins fier de notre savoir-faire national lorsque je parle de la sécurité dans les transports aériens. Pourtant, les crédits ne manquent pas, qui proviennent du budget mais aussi de la taxe de sûreté payée par les usagers, dont vous proposez la prorogation. Malgré ces crédits, des vérifications sont toujours réalisées manuellement avant l'accès à certaines salles d'embarquement, avec tous les inconvénients que cela comporte pour les usagers. Plusieurs membres de notre commission n'ont pas manqué de faire part de leur désappointement à ce sujet.

Que dire de la sécurité globale du territoire national, plus particulièrement de celle de la capitale ? Le « baron noir » est aujourd'hui connu. Il jure, la main sur le cœur, qu'il ne recommencera pas. Pourtant, le mardi 15 novembre, un nouvel avion survolait Paris, osant même violer l'air élyséen à l'heure tranquille du film à la télévision. Une femme, agent de la paix, croit reconnaître un avion irlandais, mais la nouvelle est démentie le mercredi ; puis, comme les mardis se ressemblent, un autre avion aurait rendu visite mardi dernier au palais présidentiel. Cette histoire en forme de gag ferait rire si elle n'était aussi inquiétante.

Monsieur le ministre, y a-t-il eu dans le ciel de Paris des avions qui n'ont pas respecté les règles de sécurité, compromettant la sûreté de la capitale et - pourquoi pas ? - celle du Président de la République ? Il faut, monsieur le ministre, que le Gouvernement réponde à cette question, car la crédibilité de nos services de police est en cause.

Mes chers collègues, l'Europe de l'air, c'est demain. Nous sommes en l'an X de la déréglementation américaine, sans pour autant pouvoir en tirer des leçons définitives. Les résultats sont contrastés : des gains tarifaires indiscutables sur certaines liaisons, une dégradation générale de la qualité du service, notamment en ce qui concerne la ponctualité. Voilà ce que l'on peut lire dans les études appelées « sérieuses ».

Mais une publicité que j'ai relevée récemment dans un hebdomadaire français utilise un tout autre ton : « Un atterrissage n'est parfait que s'il est ponctuel », affirme American Airlines, qui poursuit ainsi : « Sur une période récente de cinq mois, 97 p. 100 de nos passagers en provenance

d'Europe ont effectué leurs correspondances sans le moindre problème aux U.S.A., où nous détenons le meilleur taux de ponctualité des neuf plus grandes compagnies aériennes. »

Est-ce à dire que les études réputées sérieuses sont trop sévères quant aux résultats de la déréglementation américaine ou, au contraire - ce que j'ai tendance à croire - que la publicité peut être une forme habile de mensonge ?

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer.
Très bien !

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. Cela veut dire en tout cas que l'expérience américaine n'est pas transposable dans sa brutalité à l'Europe.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer.
Très bien !

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. Depuis plusieurs années, je répète, au nom de notre commission des affaires économiques, que la coopération entre les compagnies françaises est indispensable pour assurer la place de notre pays dans l'aéronautique européenne. Il est urgent d'en rechercher les conditions, qui doivent être acceptables, y compris sur le plan social, pour permettre une concurrence loyale et efficace. Vous avez présenté avant-hier, monsieur le ministre, le plan du Gouvernement à ce sujet. Nous serons attentifs aux précisions que vous voudrez bien nous apporter.

Ce matin, en présentant votre budget des transports, monsieur le ministre, vous avez déclaré que vous vouliez être le ministre des usagers et accorder la priorité absolue à leur sécurité. Comment ne pas souscrire à cette déclaration ? En donnant un avis favorable à votre budget, monsieur le ministre, la commission des affaires économiques et du Plan propose au Sénat de vous accorder les moyens financiers qui vous permettront de réaliser ce souhait. Toutefois, cet avis favorable n'a pas reçu l'assentiment d'un nombre important de nos collègues, qui dénoncent précisément la dégradation de la qualité des services. C'est dire, monsieur le ministre, que votre budget fera l'objet, au cours de son exécution, de la plus grande vigilance de la part de notre commission. *(Applaudissements sur les travées de la gauche démocratique, de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I.)*

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer.
Très bien !

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée 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 : 14 minutes ;

Groupe de l'union centriste : 5 minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants : 12 minutes ;

Groupe de la gauche démocratique : 16 minutes ;

Groupe communiste : 5 minutes ;

Réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe : 5 minutes.

La parole est à M. Cartigny.

M. Ernest Cartigny. Monsieur le président, mes chers collègues, pour la troisième année consécutive, me voici, à l'occasion du débat budgétaire, devant le ministre des transports pour défendre la cause de l'aviation légère française.

Oh ! je le sais bien, monsieur le ministre, l'an dernier, comme en 1986, ce n'est pas vous qui étiez au banc du Gouvernement. Mais j'ai pu observer que, quel que soit l'homme chargé de cette lourde responsabilité, quelle que soit son appartenance politique, le ministre des transports avait toujours la même et fâcheuse tendance à méconnaître, négliger et maltraiter budgétairement son aviation légère.

Qu'on en juge : la dotation à l'aviation légère dans le budget pour 1987 représentait 0,38 p. 100 du budget de l'aviation civile ; dans le budget pour 1988, cette dotation n'en représentait plus que 0,37 p. 100 ; enfin, dans son remarquable rapport, M. Fortier, rapporteur spécial, indique que cette dotation est descendue à 0,31 p. 100 pour 1989.

En effet, 15 590 000 francs sont inscrits au budget des transports pour 1989 en faveur de l'aviation légère et sportive. C'est bien 0,31 p. 100 du budget de l'aviation civile ! Il

s'agit du retour, au franc près, à la dotation de 1981, à cette seule différence que les prix, depuis 1981, ont augmenté de 75 p. 100.

Les crédits de formation aéronautique ont diminué de plus de moitié en cinq ans. Ils sont inférieurs, en francs courants, de 10 p. 100 à leur niveau de 1981 et ne représentent, en francs constants, qu'à peine la moitié de leur niveau de 1981.

Cette année encore, les aides aux aéroclubs ont diminué - vous l'indiquiez tout à l'heure, monsieur le ministre - de 4 p. 100, soit 6,7 p. 100 en volume.

C'est ce que vous appelez tout à l'heure un progrès, l'annonce d'un retournement de tendance. J'ai déjà entendu beaucoup de choses étonnantes dans mon existence, mais je dois dire que, là, j'ai été vraiment étonné.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. C'est déjà beaucoup !

M. Ernest Cartigny. Quelle continuité dans le désintérêt et l'indifférence alors que, faute d'avoir su prévoir, nous sommes aujourd'hui confrontés à la pénurie des pilotes due au développement du transport aérien !

La somme affectée, dans ces 0,31 p. 100, à la formation aéronautique s'élève à 9 590 000 francs. Oui, mes chers collègues, je dis bien 9 590 000 francs, c'est-à-dire le chiffre d'affaires annuel d'une petite P.M.E. !

Vous comprendrez mieux, à la lumière de ce chiffre, la réaction du président de la fédération nationale aéronautique, dans une lettre adressée, le 21 octobre dernier, au directeur du service de la formation aéronautique et du contrôle technique :

« Monsieur l'ingénieur général, nous vous avons fait part de nos besoins pour cette année et nous avons proposé un montant de subvention égal à celui de l'année 1984.

« Notre souci, conforme au rôle qui est dévolu à la F.N.A. est d'attirer de nombreux jeunes à la pratique de l'aviation légère. Au moment où le chômage sévit, l'aviation offre de nombreux débouchés dans des carrières de pilotes professionnels, mais également dans les aéroclubs et toutes industries aérospatiales. La pratique du pilotage en aéroclub est reconnue depuis fort longtemps pour sa capacité d'éveil à ces carrières. De plus, nos aéroclubs sont à même de dispenser au moindre coût une formation *ab initio*. Nous ne reviendrons pas sur le fait, maintes fois démontré, que les subventions offertes aux aéroclubs sont, en fait, de véritables placements très productifs pour l'Etat.

« C'est pourquoi » - c'est cela qui est grave - « il nous paraît naturel de maintenir notre demande pour 1989 qui, de plus, se situe dans des limites très raisonnables compte tenu des besoins réels. Du fait que vous ne pouvez nous répondre favorablement, nous ne voyons pas l'utilité de nous rendre à la réunion de la C.N.C.A.E. » - commission nationale consultative des aides de l'Etat - « qui sera, une fois de plus, un moment de discussion purement académique. »

Oui ! il faut bien le dire, les discussions académiques, les promesses de débat, les engagements théoriques sont, depuis des années, les arguments et les moyens préférés du ministère des transports quand l'interlocuteur se trouve être l'aviation légère.

J'ai même entendu, l'année dernière, cette phrase étonnante : nous donnons plus à l'aviation légère qu'à aucun autre sport. Mais, monsieur le ministre, l'aviation légère n'est pas un sport !

Ne croyez pas, pourtant, que je sois de ceux qui considèrent que l'aviation légère française, qui est la seconde du monde, doit beaucoup attendre, voire tout attendre du budget de l'Etat.

Bien au contraire, comme un nombre de plus en plus important de responsables nationaux, régionaux et locaux de l'aviation légère, je milite pour que cet important secteur d'activité nationale soit chaque jour plus autonome et maître de sa destinée.

Cette évolution est déjà largement amorcée. Je voudrais vous en apporter le témoignage par la simple lecture de quelques lignes d'une lettre reçue hier, monsieur le ministre, d'un aéroclub de la vallée du Rhône :

« Au plan aéronautique, notre association se développe bien, puisque l'objectif des 8 000 heures de vol et des 150 brevets va se trouver réalisé en 1988, que, par ailleurs,

notre président de la section U.L.M. effectue actuellement un raid Alger-Tamanrasset et que notre président de la section d'aéromodélisme participe à un concours en Chine !

« Nous venons d'être agréés par le service de la formation aéronautique et du contrôle technique pour la préformation des instructeurs. »

Il y a maintenant, monsieur le ministre, des dizaines d'aéro-clubs comme celui-là, qui font honneur à la fédération nationale aéronautique, au même titre que bien d'autres associations font honneur à la fédération française de vol à voile, à la fédération d'aéromodélisme, d'aérostation, d'U.L.M. ou à l'association des pilotes privés d'aéronefs.

On compte parmi eux tous ceux qui génèrent les médailles et les records que la France récolte en ces domaines aéronautiques. Mais cet effort de milliers de bénévoles, de passionnés, de professionnels dévoués doit être accompagné par une aide significative de votre ministère au titre de la formation aéronautique ; vous ne devez pas vous contenter d'une boutade.

Nous avons besoin de former des pilotes, des instructeurs, monsieur le ministre, et des milliers de jeunes se tournent vers nous. En 1987, sur les 730 000 heures de vol effectuées en aéro-clubs, 136 000 l'ont été par des jeunes de moins de vingt-cinq ans.

Je ne doute pas que vous-même, monsieur le ministre, avez parfaitement conscience de ces problèmes. Vous me permettez d'ailleurs de vous citer. Le 8 novembre, devant l'Assemblée nationale, vous déclariez :

« Le recrutement des pilotes de ligne des grandes compagnies aériennes se faisant souvent par « aspiration » des pilotes de compagnies de troisième niveau, une réflexion est en cours pour définir les moyens nécessaires à une meilleure utilisation des aéro-clubs comme outils de formation complémentaire. Tout cela permettra de faire passer le nombre de pilotes de ligne formés annuellement d'une trentaine, ces dernières années, à près de cent quarante à partir de l'année 1989. »

Vous ajoutiez : « Le cinquième point sur lequel je veux appeler l'attention de l'Assemblée est l'aide à l'aviation légère, qui sera fondée sur trois priorités : aider les jeunes à se former grâce aux bourses de pilotage ; permettre aux fédérations de procéder au renouvellement des matériels grâce au fonds de financement ; encourager la sécurité dans le domaine de la formation au niveau des aéro-clubs. »

On croit rêver, monsieur le ministre, car nous ne voyons pas, dans les crédits affectés à l'aviation légère, les confirmations de ce propos, puisque ces crédits sont inférieurs à ceux de l'année dernière, qui étaient déjà dramatiquement insuffisants.

Pourtant, monsieur le ministre, d'autres signes nous indiquent que votre administration est mobilisée pour gagner ce pari de la formation indispensable des instructeurs et des pilotes, y compris en ce qui concerne l'aviation légère.

Ainsi, la signature de l'arrêté permettant notamment aux instructeurs de vol à voile de dispenser l'instruction vol moteur, s'ils détiennent eux-mêmes la licence de pilote privé, est-elle une décision sage qui va immédiatement porter ses fruits.

Monsieur le ministre, pour que ce frémissement devienne un élan, donnez à l'aviation légère française ce petit appui budgétaire qu'elle mérite ; il ne vous coûtera rien, mais, psychologiquement, il pèsera très lourd. (*Applaudissements sur les travées de la gauche démocratique, de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

M. Jacques Habert. Bravo !

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Robert.

M. Jean-Jacques Robert. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je note, d'abord, que sur un moyen de transport plus rapide, j'aurai davantage de temps pour m'exprimer que tout à l'heure à propos du train. Je n'en abuserai pas.

Tout ayant été dit sur les chiffres, je me contenterai de vous faire part de mon état d'esprit.

Je fais mes débuts, dans cette assemblée, et je suis surpris de voir que, pour une fois - cela ne nous arrive pas tous les jours - dans un secteur de pointe, les choses ne vont pas si mal, que ça marche bien, que l'on manifeste ce souci de la rapidité qui est la force de ce secteur.

Je constate que les recettes du B.A.N.A. ont augmenté, qu'elles connaissent une évolution favorable, qu'elles ont des conséquences indirectes sur le commerce extérieur et sur les entreprises nationales. Je découvre que nous faisons 20 p. 100 de plus dans les deux dernières années.

S'agissant des compagnies aériennes, Air France, grâce aux charters, fait 10 p. 100 de mieux ; le Concorde lui-même, avec les charters nouvelle formule, s'équilibre ; Air Inter, malgré tout ce qui s'est passé - nous n'allons pas y revenir - enregistre de bons résultats ; U.T.A. présente des résultats satisfaisants ; sans oublier Aéroports de Paris, puisque j'ai la chance d'en avoir une partie dans mon département.

Airbus, ça marche ; la S.N.E.C.M.A., malgré des difficultés conjoncturelles, met ses espoirs dans le C.F.M. 56. Quel palmarès !

Seulement voilà : on parle beaucoup de l'Europe, mais l'Europe, c'est aussi pouvoir partir le matin et rentrer le soir ! Je ne suis pas atteint de sinistrose - vous vous en doutez - mais étant donné l'irrégularité du transport aérien, ces dernières années, la multiplication par quatre des retards en raison de conflits qui ont été très mal réglés par nos compagnies, je suis amené à dire que, souvent, le service après-vente, si je puis dire, n'est pas bon.

C'est toujours quand il y a des femmes, des enfants ou des personnes âgées en grand nombre qu'il n'y a pas d'avion. Ils restent là pendant trois, quatre, cinq heures. Ils pourraient prendre l'avion suivant, mais les habitués ont déjà leurs places réservées, ce qui fait qu'ils ne savent à quel saint se vouer, d'autant que, malgré l'informatisation, il n'y a personne pour leur donner des renseignements.

Ces grandes compagnies qui se veulent de classe internationale mériteraient de recevoir quelques bonnes leçons, s'agissant du service.

Les pointes de trafic, dues à la fois à l'insuffisance de notre infrastructure et à l'affluence des appels venant de l'étranger pour le survol de notre territoire, touchent à la vitalité de nos entreprises.

Qu'il y ait un très gros trafic, comme je l'ai lu dans le rapport, avec des pointes aux mois de mai, juin, juillet, soit ! Mais, que je sache, les entreprises, pendant ces trois mois-là, travaillent ; or elles ne peuvent pas satisfaire leurs besoins.

La réorganisation future n'accéléra-t-elle pas la dégradation que nous connaissons déjà et à laquelle, face à l'échéance européenne, nous ne remédions pas ?

Nous avons une croissance inattendue du trafic. Je n'arrive pas à comprendre - peut-être suis-je un peu simpliste - puisque c'est une affaire qui marche, que l'on ne se donne pas les moyens de répondre à la demande.

Notre rôle, ici, est de vous amener à attirer l'attention de ceux qui ont des responsabilités en ce domaine pour que la situation s'améliore.

Je reviens sur U.T.A. Lors du colloque européen organisé par la commission des affaires économiques et du Plan à laquelle j'appartiens, j'ai écouté avec beaucoup d'attention l'exposé du président d'U.T.A. Aujourd'hui, en prenant connaissance de vos communications dont la presse s'est largement fait l'écho, monsieur le ministre, il semblerait que U.T.A. voie opposer une fin de non-recevoir à ses demandes d'attribution de lignes sur le trafic européen. Je crois comprendre que vous souhaitez que la compagnie s'en tienne à l'Afrique et à l'Asie, qu'elle développe ses activités de charters par l'intermédiaire de sa filiale aéromaritime et qu'elle privilégie les vols à la demande.

Toutefois, si j'ai bien compris le président d'U.T.A., celui-ci souhaite répondre à une demande de longue durée. Or, je crains, d'une part, que les charters ne conservent un caractère saisonnier inévitable, d'autre part, que les vols à la demande ne soient porteurs - le rapport l'indique - que pour une durée d'environ cinq ans puisque, par la suite, il faudra faire face à la concurrence européenne et mondiale.

Ma question est donc la suivante : par la décision que vous avez prise, ne craignez-vous pas que la société U.T.A. ne se trouve quelque peu mise sur la touche ?

Vous avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre, qu'il fallait investir non seulement dans l'équipement, mais aussi dans la formation des hommes. Pour ma part, je partage cette opinion mais j'ajouterai que j'investirais aussi dans la qualité.

En effet, ne pensez-vous pas que le moment soit venu de confirmer le succès actuel de ces bons résultats financiers dans la perspective d'une nouvelle concurrence ?

J'ai été frappé par les propos de mon prédécesseur à cette tribune qui a une connaissance parfaite du sujet. Commencer par l'aviation légère et sportive est judicieux d'un point de vue pédagogique. En inculquant une telle passion à la jeunesse, nous lui redonnons le goût d'un grand idéal. En effet, nous fumes les premiers au début du siècle, même si, depuis, nous avons été rattrapés par d'autres.

Pourquoi aucune volonté ne se manifeste pour inciter notre jeunesse à se lancer dans l'aviation légère. Ce faisant, indépendamment de la découverte d'une activité sportive moderne, cela aurait des répercussions favorables sur les activités des entreprises dans un secteur performant et moderne.

J'ai toujours l'impression que notre intelligentsia administrative a peur du progrès. C'est un peu le cas dans les communications radiophoniques : toujours des contraintes !

Monsieur le ministre, la demande est forte. Le nombre de passagers va doubler d'ici à l'an 2000, et il n'y a pas une minute à perdre. C'est le moment de privilégier l'investissement. Ce secteur est porteur d'emplois.

Il n'est pas concevable qu'au moment où nous allons dans la lune - je le disais tout à l'heure - on ne puisse pas répondre à cette forte croissance du trafic. Il augmentera encore en 1989 et en 1990.

Je suis partisan d'accroître les investissements et le nombre des emplois pour 1989 et 1990.

Pour 1989, bien sûr, je voterai votre projet de budget ; mais si vous répondez aussi bien à nos espoirs pour 1990, redonnant un idéal à ce secteur dynamique, eh ! bien d'ores et déjà, je vous dis que je le voterai également.

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

M. Jacques Habert. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, s'agissant des transports aériens, il convient d'abord de respecter les horaires. (*Sourires.*) Mon temps de parole n'étant que de cinq minutes, je bornerai mon propos à quelques remarques rapides et à quelques questions.

Avec ses 37 millions de passagers et un accroissement du trafic qui a atteint 10 p. 100 l'an passé, Paris se situe au deuxième rang des aéroports européens derrière Londres, bien avant Francfort. Mais la nature de l'accueil et la qualité des services offerts, tant à Orly qu'à Roissy-Charles-de-Gaulle, sont loin d'être ce qu'elles devraient, dans une ville phare où l'on vient du monde entier, que nous voudrions encore pouvoir considérer comme une capitale du bon goût et de la courtoisie.

Il ne s'agit pas des personnels - les hôtes sont toujours aimables, au moins généralement - mais des structures, des installations déjà, souvent, trop anciennes.

L'aéroport circulaire bétonné de Roissy I est d'une affligeante tristesse malgré l'originalité de ses tapis roulants dans les tubes de plexiglas. Les magasins et restaurants se situent dans la cave, au sous-sol, où les passagers normalement ne se rendent pas. Les accès aux postes de contrôles douaniers sont d'une telle exigüité que la foule s'écrase auprès des guichets. Les satellites auxquels on accède après de longs tunnels sont dépourvus de tout ce qui pourrait rendre l'attente moins interminable.

Mes chers collègues, je pense que vous avez tous fait les mêmes expériences que moi !

Roissy II se présente sous un aspect moins sombre, plus agréable, mais la sécurité des parkings souterrains n'est nullement assurée : les vols y sont nombreux. J'ai pu en faire moi-même la triste expérience récemment en retrouvant ma voiture sans deux de ses roues, incident fort désagréable mais malheureusement fréquent comme me l'a dit le commissaire de police auquel j'ai finalement accédé non sans mal, et qui a recueilli ma plainte.

Il faut assurer, monsieur le ministre, c'est l'essentiel, la sécurité aérienne, mais il faut aussi que la sécurité au sol ne soit pas à ce point négligée.

A Orly ouest, comme l'a noté notre rapporteur pour avis M. Legrand dans son rapport écrit, certaines installations se font remarquer par leur vétusté : c'est l'un des rares endroits où l'on procède encore à la fouille manuelle des bagages.

C'est, bien évidemment, à la société Aéroports de Paris qu'à travers vous, monsieur le ministre, ces remarques s'adressent. Nous nous félicitons - plusieurs orateurs l'ont fait - que cette société ait pu développer ses activités d'ingénierie portuaire et les exporter à Abu Dhabi ou à Osaka. J'ai vu moi-même, dans les Emirats Arabes unis, ce qui avait été fait par Aéroports de Paris : tout à fait remarquable, excellent pour notre commerce extérieur ; mais je pense qu'il n'aurait pas été moins utile pour notre renom d'affecter quelques crédits supplémentaires à l'amélioration de structures trop anciennes et au renforcement des possibilités d'accueil.

Les liaisons entre les aéroports et la ville demeurent trop lentes, trop axées sur le transport routier qui est, comme chacun sait, complètement saturé aux heures de pointe. La liaison air-rail a été mal conçue. Les gares ferroviaires sont situées trop loin des plates-formes d'arrivée ou de départ des avions : il faut prendre des bus pour s'y rendre !

A Heathrow par exemple, comme dans plusieurs grands aéroports dans le monde, le métro, les trains rapides arrivent dans l'aérogare même, en sous-sol, ce qui représente un gain de temps énorme. Il convient de privilégier cette conception d'une station de métro juste sous la gare aérienne. On aurait dû bâtir Orly-rail dans l'aéroport même ; il est sans doute difficile, maintenant, de changer son emplacement...

A ce propos, monsieur le ministre, où et quand va être construite la gare du T.G.V Nord, à Roissy ? C'est ma première question.

Ma deuxième question : qu'en est-il de la liaison si nécessaire, indispensable, entre Charles-de-Gaulle et Orly ? Quand va cesser, pour les usagers des deux aéroports, en correspondance, ce véritable parcours du combattant, par le boulevard périphérique ou à travers la capitale ? Tout cela doit être modernisé, amélioré, c'est urgent !

D'une manière générale, en France, le développement des transports aériens et des transports ferroviaires s'est fait sur la base de la concurrence, alors que c'est en termes de complémentarité qu'il eût fallu réfléchir et planifier ce développement à l'échelon national, en fonction des distances, bien entendu.

Les décisions prises dans le passé se révèlent fort préjudiciables aux transports aériens intérieurs. J'avais dit, à l'époque, ce que je pensais de la construction du T.G.V. Sud-Est sur la ligne Paris-Lyon, dont chacun se félicitait. Pour ma part, j'étais convaincu que ce serait grave de conséquences pour Air Inter, dont la ligne Paris-Lyon était la plus rentable. Cette année même, sur ce parcours, Air Inter a perdu 17 000 de ses passagers, soit 3,6 p. 100 de son trafic ; cette compagnie subit d'ailleurs des pertes analogues sur Paris-Grenoble et Paris-Saint-Etienne.

Il est vrai que les grèves constantes, « suicidaires », a dit à juste titre notre rapporteur spécial M. Fortier, menées par certains membres du personnel pendant plusieurs mois, ont beaucoup contribué à ces résultats négatifs.

A ce sujet, vous devez être félicité, monsieur le ministre - notre rapporteur spécial l'a déjà fait - pour la position très nette, énergique, que vous avez prise sur la question du pilotage à deux des Airbus-320. Il aurait été tout de même paradoxal que seuls des Français ne puissent piloter à deux, comme il est prévu, cet appareil de construction française, alors que le monde entier l'a adopté sans objection.

Mme Hélène Luc. On aurait pu faire des essais !

M. Jacques Habert. On a fait bien entendu de multiples essais, pendant des années.

M. le président. Madame Luc, vous n'avez pas la parole et vous retardez l'orateur, qui devrait être sur le point de conclure. *(Sourires.)*

M. Jacques Habert. J'en arrive presque à ma conclusion, monsieur le président, mais je me permets de vous faire observer que, tout à l'heure, je n'ai pas pris le train, et que je n'ai pas utilisé les dix minutes qui m'étaient réservées pour parler des chemins de fer.

M. le président. Il ne peut y avoir de report d'une discussion à l'autre, monsieur Habert !

Mme Hélène Luc. C'est parce qu'il est toujours en avion !

M. Jacques Habert. Je vous félicite aussi, monsieur le ministre, pour l'accord salarial que vous avez réussi à conclure le 4 octobre. En effet, l'une des priorités du Gouvernement doit être l'instauration et le maintien d'un bon climat social.

Une autre priorité demeure : la réorganisation et la coordination des transports par air, ce qu'on a appelé la redéfinition du paysage aérien français.

Il faudra surtout éviter de mettre en concurrence nos trois principales compagnies aériennes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. On devra correctement répartir les destinations. Air Inter étendant son réseau hors de France, a choisi d'aller à Ibiza, on se demande pour quelle raison. La voilà maintenant à Madrid, destination pourtant déjà très bien desservie.

La compagnie U.T.A., de son côté, veut aller à New York, spécialement à Newark, cet aéroport du New Jersey où personne ne se rend. Or, New York est la ville de l'étranger la plus fréquentée par Air France et cette compagnie est déjà en concurrence sur cette ligne avec cinq puissantes compagnies américaines. Il ne me paraîtrait pas raisonnable, malgré le désir de U.T.A., dont nous apprécions la ligne Paris-San Francisco, qui est une excellente réalisation, de lui donner l'autorisation qu'elle demande.

Mon temps est écoulé et je devrais déjà avoir atteint la fin de mon trajet. Je ne parlerai donc pas de l'aviation légère ni de la défense des aéro-clubs. Notre collègue M. Cartigny, d'ailleurs, s'en est excellemment chargé. J'ai été heureux avec lui de célébrer, cette année, le centenaire de ce pionnier de l'aviation qu'a été Roland Garros et de participer à des cérémonies de Saint-Denis-de-la-Réunion, où il est né en 1888, jusqu'à Vouziers, dans les Ardennes, où il a été abattu le 5 octobre 1918, en passant par Bizerte en Tunisie, où il a atterri après sa première traversée aérienne de la Méditerranée, et La Nouvelle-Orléans - où je me trouvais le semaine dernière - puisque c'est là-bas que Roland Garros le premier, dès 1911, a fait aux Etats-Unis la démonstration de matériel français et montré aux Américains l'utilisation éventuelle de l'aviation dans le domaine militaire.

Le Gouvernement français aurait pu, sans doute participer davantage à ces belles manifestations qui ont connu, à tout point de vue, un grand succès.

Je n'ajouterai qu'un mot pour terminer, qu'une requête sur un point sensible dont j'ai déjà parlé plusieurs fois à cette tribune.

Parmi les Français qui vivent à l'étranger, plusieurs catégories particulièrement dignes d'intérêt ne peuvent se rendre en France comme elles le voudraient, faute de moyens : ce sont, notamment, les anciens combattants mutilés de guerre et les familles nombreuses.

En métropole, les uns et les autres bénéficient de réductions, en particulier sur les chemins de fer. A l'étranger, ils n'en ont aucune. Nous souhaitons que des réductions analogues puissent leur être accordées - éventuellement une fois tous les deux ou trois ans - lorsqu'ils voyagent sur nos compagnies nationales pour se rendre de leur résidence lointaine en France.

Nous comptons sur vous, monsieur le ministre, pour étudier dans quelle mesure cette faveur pourrait enfin leur être accordée. Plus qu'une faveur d'ailleurs, ce serait, par analogie avec ce qui se passe en France métropolitaine, une simple mesure d'équité. Nous souhaitons vivement que le Gouvernement puisse résoudre cette question et répondre à notre attente.

Dans cet espoir, pour ce qui concerne les crédits des transports aériens, suivant les recommandations de la commission des finances et de la commission des affaires économiques, je voterai le projet de budget qui nous est proposé. *(Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R., de l'union centriste et de la gauche démocratique.)*

M. le président. La parole est à Mme Luc.

Mme Hélène Luc. Monsieur le ministre, je souhaite consacrer les quelques minutes dont dispose le groupe communiste et apparenté pour exprimer son point de vue sur votre budget, à ce problème majeur qui est celui de la sécurité et de la qualité du service public. En effet, après la présentation que vous avez faite avant-hier des orientations gouvernementales en matière de réorganisation du transport aérien, les questions de fond restent entièrement posées.

Vous ne remettez nullement en cause les mesures de déréglementation de l'aviation civile, aux conséquences pourtant si nocives et qui préfigurent, hélas ! la déréglementation totale prévue pour l'Europe de 1993.

Se situant dans la continuité des politiques précédentes, les orientations annoncées vont instaurer une concurrence néfaste entre nos compagnies aériennes alors qu'il faudrait, au contraire, engager une véritable coopération entre elles, non pas par le biais du regroupement de fonctions et de missions, ce qui n'est pas fait pour le moment mais le danger demeure...

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Non, pas tout, madame Luc ! Donnez-moi acte que ce n'est pas fait !

Mme Hélène Luc. Tant mieux si vous pouvez me tranquilliser !

Il faudrait, disais-je, engager une véritable coopération non dans le but de réduire encore plus les coûts humains et d'économiser sur les emplois, mais dans une perspective de développement et de démocratisation du transport aérien, ce qui signifie également l'existence de vols charters sans remise en cause ni opposition au trafic régulier.

Aussi, force est de constater que l'ensemble de ces dispositions, si elles entrent effectivement en application, ouvriront une voie nouvelle à la dégradation de la sécurité, du service rendu aux usagers, et des conditions de travail et d'emploi des salariés de ce secteur.

Ce nouveau plan ne va pas aussi loin que ce qui avait été préconisé par certains responsables. C'est ainsi que Air Inter n'est pas autorisé à desservir l'étranger sous son pavillon, mais pourra le faire sous celui d'Air France, et c'est bien. De même, U.T.A. se voit refuser l'autorisation de créer des vols réguliers, mais pourra, cependant, avec sa filiale charter Aéromaritime, organiser du transport à la demande.

Les puissants mouvements des travailleurs du transport aérien, lesquels étaient venus nombreux jeudi dernier vous rappeler leurs exigences, y sont certainement pour quelque chose !...

M. Jean Garcia. Très bien !

Mme Hélène Luc. Ce nouveau plan s'inscrit pourtant dans les choix politiques, économiques et sociaux qui ont semé le doute et l'inquiétude, car depuis l'entrée en vigueur de la première étape de la déréglementation du transport aérien, accidents et incidents de toutes sortes - saturation et encombrement de l'espace aérien, augmentation du nombre de retards, fragilisation des conditions de vols, de maintenance, de circulation des passagers et des bagages - alertent l'opinion publique, à juste titre.

En 1988, cinq accidents mortels d'avion de ligne se sont déjà produits, ce qui ne s'était pas vu depuis de nombreuses années. De l'aveu même de la direction générale de l'aviation civile, la « pagaille » de cet été a été consécutive non pas à l'accroissement du trafic, mais à son absence de maîtrise qu'engendre inmanquablement la directive européenne.

Ce sont donc les usagers, les personnels et les riverains qui pâtissent des choix fondés sur le profit maximal, les politiques d'austérité et la recherche de la rentabilité financière à tout crin. Pourtant, la sécurité des personnes n'a pas de prix ; elle doit être améliorée et non constamment rognée.

Il est nécessaire de mettre les atouts considérables que possède notre pays en potentiel humain, technique, économique, au service de l'essor du transport aérien. Neuf Français sur dix ne prennent jamais l'avion ; notre pays, dans ce domaine, est en situation défavorable par rapport à d'autres pays comparables. De nombreuses inégalités financières et régionales subsistent, entravant fortement la démocratisation de ce mode de transport.

C'est pour toutes ces raisons également, monsieur le ministre, que les salariés du transport aérien sont en lutte. Ainsi est-ce le cas des travailleurs de la direction du matériel d'Air France, d'Orly et de Roissy, que je soutiens dans leur mobilisation exigeante, depuis six semaines, pour une augmentation de salaire de 1 500 francs et des créations d'emplois indispensables à une bonne qualité de l'entretien de la flotte.

M. Jean Garcia. Très bien !

Mme Hélène Luc. Après les résultats importants qui ont été obtenus par les travailleurs de la navigation aérienne, aussi bien pour leurs conditions de travail, leur formation que leurs salaires, les revendications des travailleurs de la direction du matériel doivent être satisfaites, mais non par la fausse solution de l'intéressement et de la participation, qui, de fait, reviennent à renforcer la recherche du profit financier au détriment de l'emploi, des qualifications, et donc de la sécurité.

Vous avez annoncé, jeudi, monsieur le ministre, la création d'un groupe d'études sur le devenir des plates-formes aéroportuaires d'Orly et de Roissy. Plutôt que de constituer un handicap, l'existence des deux aéroports de Paris - ils sont en plus grand nombre à New York et à Londres, par exemple - doit elle aussi être transformée en véritable synergie.

Le 28 octobre dernier, dans cet hémicycle, j'avais déjà attiré votre attention sur l'extraordinaire force de développement économique pour tout le sud et le nord parisien que représentent les aéroports d'Orly et de Roissy, à condition, bien entendu, de renoncer à tout projet de casse de l'aéroport d'Orly, ou à un pseudo-rééquilibrage qui en ferait un aéroport de seconde importance.

Je ne dis pas cela gratuitement, monsieur le ministre, vous vous en doutez bien. En effet, un document qui émane d'Air France précise, à la page 3, qu'il faut éviter les problèmes sociaux qui pourraient être liés à des transferts d'activités trop rapides et trop massifs d'Orly vers Roissy. Vous avouerez que cela est inquiétant !

Concernant le couvre-feu permettant de préserver les riverains des nuisances sonores, votre secrétaire d'Etat, M. Georges Sarre, m'a déclaré ne pas vouloir le remettre en cause. J'aimerais que vous me confirmiez cet engagement en déclarant que le rapport de la direction générale d'Air France, que je viens d'évoquer, sur la répartition du trafic à Paris, et qui est parvenu à mon ami Pierre Martin, président du comité de défense de l'aéroport d'Orly, est sans objet.

Il faut, monsieur le ministre, veiller à l'application réelle de ce couvre-feu.

Je vous rappelle également que j'ai pris acte de votre proposition d'associer les élus du Val-de-Marne à la commission de travail sur l'aéroport d'Orly et qu'ainsi des documents soient publiés.

Monsieur le ministre, le nécessaire accroissement du trafic de l'espace aérien français, lié à la satisfaction des besoins de la population, appelle une exigence impérieuse, celle de ne plus privilégier la seule rentabilité financière et les intérêts privés au détriment de la sécurité et du service public.

L'avenir appartiendra aux compagnies aériennes sûres, au service public rénové, aux emplois qualifiés et stables. C'est la traduction d'une telle politique que nous aurions souhaité voir inscrite dans les crédits du budget de l'aviation civile, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Jean-François Pintat. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la France a toujours occupé une place privilégiée dans le domaine de la construction aéronautique et du transport aérien. Cela est dû à une longue suite d'efforts et à une tradition nationale ininterrompue.

Nous sommes entrés, dans le domaine des transports aériens mondiaux, dans une période faste, consécutive à la reprise de la croissance après une longue traversée du désert. Les chiffres d'affaires et les bénéfices des grandes compagnies ont rapidement progressé. Mais la France ne semble pas avoir profité totalement de ce climat favorable. En effet, l'accroissement du trafic de l'ensemble des compagnies françaises est inférieur à la progression mondiale sur les dernières années qui viennent de s'écouler. Notamment, sur l'Atlantique nord, nos parts de marché se sont dégradées par rapport à la concurrence américaine.

Cela mérite que l'on s'y arrête et l'on doit dégager des solutions, même si cela est difficile et doit être nécessairement graduel.

D'abord, nous constatons, sur le plan mondial, l'existence de très grandes compagnies, disposant chacune de plusieurs centaines d'avions, qui canalisent et orientent le marché du transport aérien. La France, en face, pour des raisons historiques, dispose de trois compagnies - Air France, Air Inter et U.T.A. - chacune ayant des moyens plus limités et étant, entre elles, de dimensions très inégales.

De plus, notre commission des finances s'est inquiétée, à juste titre, de la persistance de conflits durs dans le personnel. Notre rapporteur spécial, M. Fortier, a fort bien présenté le problème. Ces conflits ont dégradé considérablement l'image de marque du transport aérien national, à l'approche d'une étape de déréglementation qui va être décisive pour l'avenir de nos pavillons nationaux.

Le personnel navigant n'est pas mal traité sur les compagnies françaises et la situation est particulièrement anormale à Air Inter où il bénéficie déjà de rémunérations supérieures de 25 p. 100 à celles qui sont servies au personnel d'Air France. Nous approuvons totalement votre position, monsieur le ministre, et celle du président d'Air Inter face à ces conflits, en particulier en ce qui concerne le problème du pilotage à trois de l'Airbus A 320.

L'image de la compagnie est ternie par un conflit corporatiste et des luttes d'arrière-garde. Les passagers sont exaspérés - j'en ai été le témoin - par un comportement suicidaire pour le personnel et pour la compagnie en cause. En effet, la France est l'un des pays où le poste « personnel » est le plus élevé ; comparé à la Grande-Bretagne, il est supérieur de 20 p. 100. N'oublions pas qu'Air France a embauché des pilotes britanniques pour la nouvelle compagnie filiale d'Air France et de Lufthansa desservant Berlin.

Dans un tel climat, la demande simultanée de compagnies tendant à l'ouverture de nouvelles lignes ainsi que tous les blocages évoqués imposent aux pouvoirs publics de redéfinir un certain nombre d'orientations sur l'avenir de la politique du transport aérien français.

Le premier acquis est la nécessité d'avoir des compagnies bien organisées, disposant d'une flotte comparable à celle de leurs concurrents. Ces sociétés sont, certes, bien gérées ; individuellement, elles ont à leur tête des dirigeants de qualité et le personnel est, dans sa large majorité, qualifié et motivé. Mais la diversité des compagnies actuelles est très mal comprise et cette dispersion nous met dans une situation de faiblesse face à la concurrence internationale qui est de plus en plus vive.

Un regroupement des activités d'Air France et d'U.T.A. paraîtrait tout à fait souhaitable pour éviter des luttes franco-françaises dans des secteurs déjà très concurrentiels. N'oublions pas que la part de la France dans le trafic mondial a baissé, en dix ans, de 4,7 p. 100 à 3,5 p. 100, et même de 18 p. 100 à 14 p. 100 en Europe.

Par ailleurs, il est absolument indispensable de mieux coordonner les compagnies Air Inter et Air France. C'est la condition essentielle pour qu'Air France récupère ses parts de marché. L'hémorragie due à cette situation a été chiffrée à plus de 100 000 passagers par an.

Les horaires des avions des deux compagnies doivent être complémentaires. L'arrivée des avions d'Air Inter à Orly ou Roissy doit être étudiée en fonction du trafic des passagers vers l'étranger. Il est anormal que certains horaires conduisent les passagers français à utiliser des appareils étrangers. Par suite de ces erreurs, on compte actuellement plus de Français qui prennent des avions de lignes étrangères que d'étrangers qui utilisent des lignes françaises.

Le vol intérieur Paris-Marseille, arrivant à Orly au lieu de Roissy, est l'exemple même de la perte d'un fort taux de passagers à destination internationale. Nous sommes certainement le seul pays à canaliser le trafic de nos ressortissants vers des lignes étrangères. Il est grand temps de réagir en coordonnant mieux les relations Air Inter - Air France et en utilisant le couple Orly - Roissy dans ce domaine.

Ces problèmes financiers nous amènent, bien évidemment, à la question du renouvellement des avions de nos compagnies. Sans autofinancement dû à de bonnes recettes, ces investissements seraient compromis et compliqués. Il faut donc renforcer la capacité d'autofinancement, en particulier d'Air France. Certes, elle est déjà élevée - 67,6 p. 100 en 1986 - mais l'effort est important, puisqu'il va falloir qu'Air France finance vingt-cinq A 320, entre 1988 et 1992, et dix Boeing 747 entre 1989 et 1992. Cela représente 65 milliards

de francs dans les dix années à venir. Or, l'Etat est détenteur de 99,38 p. 100 du capital de cette société. On peut se demander s'il a joué son rôle d'actionnaire quasi exclusif.

Monsieur le ministre, à ce point de mon raisonnement, deux attitudes sont possibles de votre part.

Ou bien l'Etat entend rester le seul actionnaire - on peut le concevoir - et son devoir est alors de prévoir des dotations en capital ; rappelons que la compagnie n'a bénéficié d'aucune dotation en capital depuis 1985.

Ou bien le capital doit être ouvert, ce qui semblerait, à mon avis, la solution préférable.

Le code de l'aviation civile, dans son article L. 341-2, prévoit que l'Etat devrait céder 15 p. 100 du capital de la compagnie à des personnes privées et 15 p. 100 à des collectivités ou des établissements publics.

En 1987, il avait été prévu un élargissement à hauteur de 15 p. 100, dont 10 p. 100 au profit des salariés de l'entreprise. C'était, à mon avis, une voie raisonnable, car le fait d'associer les salariés de l'entreprise les responsabilise beaucoup mieux. Je serais heureux, monsieur le ministre, d'avoir votre point de vue sur cette question fondamentale.

Je voudrais, dans une deuxième partie de mon exposé, dire quelques mots de la fabrication aéronautique française. Nous nous réjouissons ici du succès de la famille Airbus, que nous avons toujours encouragée ; je vous poserai, à ce sujet, deux questions d'actualité. Comme mon collègue M. Fortier l'a fait dans son excellente intervention, je me demande où nous en sommes, s'agissant des litiges avec Boeing et Mc Donnell Douglas sur les difficultés créées au sujet des « pseudo-subventions » à la construction aéronautique et sur d'éventuels accords possibles avec des avionneurs américains.

Par ailleurs, ne vous apparaît-il pas souhaitable qu'il y ait un changement profond de gestion d'Airbus pour arriver à une véritable société commerciale ? Il faut sortir de cette formule du groupement d'intérêt économique qui empêche toute décision et ouvre la voie à toutes les déviations.

Je voudrais, en terminant, me réjouir très sincèrement de l'augmentation des crédits de recherche et de développement technologique de la S.N.E.C.M.A.

En tant qu'ancien rapporteur spécial du projet de budget pour l'aviation civile, j'ai demandé pendant des années de prévoir des crédits pour la mise au point des « parties hautes » et hautes pressions des gros moteurs civils. Ce plan doit permettre à la S.N.E.C.M.A. d'occuper une position de premier plan parmi les motoristes.

La crédibilité de cette activité a enfin été reconnue par les Américains de la General Electric, qui ont confié à la S.N.E.C.M.A. la responsabilité du compresseur haute pression et de la chambre de combustion du programme du T.H.R.

Je voudrais, pour terminer, défendre la situation des aéro-clubs français et souligner le recul massif de l'aide de l'Etat à la formation des pilotes des aéroclubs depuis plusieurs années.

Les conclusions de l'excellent rapport de notre collègue M. Parmentier n'ont pas été suivies et je le regrette profondément. Je suis maire d'une commune possédant non seulement un aérodrome, mais aussi un aéro-club extrêmement vivant, et je vois les efforts méritoires réalisés dans ce domaine et, au fond, fort peu soutenus.

Cette action doit être au contraire très encouragée, car c'est un bon placement pour l'Etat. C'est la solution la moins coûteuse pour développer et former un certain nombre de pilotes qui deviendront par la suite des pilotes de transport - plusieurs ont d'ailleurs été formés dans mon aéro-club.

Vous avez devant vous, monsieur le ministre, un certain nombre de décisions à prendre. Vous êtes à un virage.

Vous allez être jugé non seulement sur les résultats de l'industrie aéronautique française, mais aussi et surtout sur les efforts pour organiser le transport aérien français.

Nous pensons que ce projet de budget vous donne les moyens matériels de réaliser cette action. En ce qui nous concerne, nous le voterons. (*Applaudissements sur les traversées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste.*)

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Je demande la parole.

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

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, vous me permettrez d'être légèrement plus long et précis que lors de mon intervention liminaire ; mais il était bon que je puisse entendre les observations que vous aviez à présenter.

Je répondrai tout d'abord aux questions qui ont été soulevées par M. le rapporteur spécial - M. Legrand, rapporteur pour avis, vous a d'ailleurs rejoint sur un certain nombre de préoccupations, monsieur Fortier.

« Gouverner, c'est choisir » - ce n'est pas une découverte de ma part ; cela a été dit avant moi. J'en suis tellement conscient que j'ai étudié le dossier de la restructuration du paysage aérien français, donc de l'avenir des compagnies aériennes françaises, de manière très approfondie depuis cet été, avant de présenter un certain nombre d'orientations, jeudi dernier, devant le conseil supérieur de l'aviation marchande.

Le choix que j'ai proposé au Gouvernement et qu'il a bien voulu adopter découle, pour une bonne part, du souci - vous l'avez d'ailleurs vous-même exprimé, monsieur le rapporteur spécial - d'éviter les querelles franco-françaises dans le domaine de l'aviation, en demandant à tous les partenaires de mobiliser leurs forces pour conquérir la place qui doit revenir au pavillon français face à la concurrence internationale. C'est là l'objectif que nous devons atteindre.

Je suis tout à fait convaincu que la dispersion des efforts qu'aurait engendrée une concurrence franco-française dans les prochaines années aurait, comme vous le dites si bien, replacé notre pays dans une guerre dépassée.

Il faut que nos compagnies atteignent le meilleur niveau sur le plan de la compétitivité ; et, plutôt que de parler de déréglementation, je préfère, madame Luc, encourager un dialogue social fructueux permettant de mobiliser les partenaires sociaux des différentes compagnies autour d'un projet ambitieux de conquête du marché.

Certains analysent les orientations que le Gouvernement a fixées comme le maintien du *statu quo* - je l'ai lu dans un certain nombre de commentaires de presse. Cette appréciation émane, selon moi, de ceux qui, suivant une habitude bien française, estiment que l'objectif essentiel d'un plan d'action pour le transport aérien est de plonger nos entreprises dans les réformes de structures complexes et dans un bouleversement de la répartition des « fonds de commerce », c'est-à-dire, pour être clair, des droits de trafic.

Pour ma part, j'ai préféré tenter de répondre aux vraies questions et m'assurer que les énergies des états-majors des différentes compagnies étaient effectivement disponibles pour faire face à l'enjeu de la compétition commerciale, internationale et intérieure, plutôt qu'absorbées dans des opérations de filialisation, de fusion, de modifications profondes des zones d'activités.

Finalement, ma réponse consiste à faire aux grandes compagnies régulières les suggestions suivantes : le groupe U.T.A. devrait d'abord consacrer ses efforts au développement de ses activités à l'intérieur des droits dont il dispose en matière de transport régulier et de transport à la demande ; Air Inter devrait répondre positivement à la nécessité qu'il y a pour cette compagnie à s'ouvrir sur l'Europe, mais selon les modalités qui ont déjà été mises en place, par exemple sur Madrid ; enfin, Air France devrait améliorer à la fois sa capacité internationale et son système de correspondance avec le réseau intérieur.

M. le rapporteur pour avis a très justement souligné dans son intervention que l'expérience américaine n'était pas transposable. Je souscris tout à fait à cela. Les vraies questions et les réponses apportées rendent de peu d'intérêt la nécessité de réformes très profondes de structure. J'ai conscience que, dans les orientations tracées, les compagnies régulières se présenteront en bon ordre face à la concurrence internationale. Le secteur public, c'est-à-dire Air France et Air Inter, se préparera de façon active à l'évolution prévisible du contexte européen.

Je rejoins enfin M. le rapporteur spécial sur la nécessité de rechercher, vis-à-vis de certains pays tiers, une position commune des Etats membres de la Communauté économique européenne. Des conversations sont engagées à ce sujet avec nos partenaires européens.

Qu'il me soit simplement permis de rappeler les orientations du Plan pour les compagnies d'aviation - je les ai présentées voilà quarante-huit heures. Elles sont simples et peuvent être résumées en quelques points.

Premièrement, non-concurrence au sein du pavillon français régulier sur les lignes internationales où il affronte la concurrence des compagnies étrangères : Air France conservera donc un rôle central.

Deuxièmement, maintien du rôle d'Air Inter comme compagnie intérieure ayant pour mission de poursuivre le développement du marché intérieur, facteur important de l'aménagement du territoire. C'est d'autant plus nécessaire que, comme l'a souligné M. le rapporteur pour avis, Air Inter aura de plus en plus à faire face, au cours des prochaines années, à la concurrence de la mise en œuvre du réseau T.G.V. dans l'espace national français.

Troisièmement, développement de la coordination entre Air France et Air Inter, en France et en Europe, pour valoriser le plus efficacement possible la complémentarité des flottes, c'est-à-dire le système des affrètements réciproques, tel que nous le connaissons sur la ligne Paris-Madrid, pour ce qui concerne Air Inter, ou sur la ligne Marseille-Paris, pour ce qui concerne Air France, affrété sous pavillon d'Air Inter.

Quatrièmement, incitation de la part de l'Etat actionnaire à la recherche du meilleur niveau de productivité et de croissance des compagnies du secteur public au travers des contrats de plan. C'est une chose qui n'existait pas jusqu'à présent. L'Etat actionnaire doit faire valoir ses orientations dans le cadre de la définition de contrats de plan qui seront négociés avec les responsables d'Air France et d'Air Inter. Je signale que ces contrats de plan comporteront bien entendu des éléments d'évolution sociale.

Cinquièmement, développement des compagnies régionales. Nous disposons, en France, d'un potentiel important de compagnies régionales ; il existe aussi des capacités interrégionales au niveau européen ; c'est donc une voie à poursuivre.

Sixièmement, ouverture, plus grande face aux besoins en matière de transport à la demande, en France et sur les liaisons internationales, dans le respect des caractéristiques qui distinguent cette activité du transport régulier.

Septièmement, poursuite du développement des liaisons vers les départements et territoires d'outre-mer. Les choses ont évolué ces dernières années. Il faut poursuivre cette action afin d'améliorer le service rendu à nos concitoyens des D.O.M.-T.O.M.

Enfin, incitation à un dialogue fructueux et renforcement des règles touchant à la sécurité du transport aérien.

Telles sont les orientations que j'ai présentées au conseil supérieur de l'aviation marchande, au nom du Gouvernement.

Je répondrai à Mme Luc, qui a souhaité connaître ces orientations, que j'avais dit, en introduction à mon intervention devant le conseil supérieur de l'aviation marchande, que le Gouvernement avait bien conscience du fait que le transport aérien ne se réduisait pas à une industrie de production de biens de consommation et que l'existence d'un réseau puissant et bien desservi, tant vers l'extérieur que vers l'intérieur, était essentielle pour le développement économique et pour la place que notre pays occupait dans le monde.

J'avais eu l'occasion de souligner que le transport aérien est aussi un service public et qu'il n'a jamais été prouvé que la seule logique du marché permettait de répondre à toutes les exigences du service public.

Tels sont les points que j'avais tenu à souligner. Il s'agit là, à mon avis, d'éléments d'orientation qui sont indispensables et qui permettront dorénavant aux responsables des différentes entreprises et des différentes compagnies de mener l'évolution de leur entreprise, en respectant ses orientations, au mieux des intérêts des usagers avec une volonté de dialogue social permanent.

Madame Luc, je ne peux souscrire à l'une de vos préoccupations - croyez-moi, j'ai pourtant tenté d'en faire l'effort ! - car je ne peux accepter de tourner le dos à la construction européenne. Mais, s'agissant des compagnies aériennes et de leur évolution, un point pourrait éventuellement nous rapprocher, à savoir que cette construction européenne ne peut pas être le fait d'une déréglementation sauvage.

Mme Hélène Luc. Mais si ! Vous allez la continuer !

M. le président. Veuillez ne pas interrompre M. le ministre, madame Luc !

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Non, madame Luc ! Sur cette phrase, nous devrions être en accord !

La construction européenne, dis-je, ne peut pas être le fait d'une déréglementation sauvage. Il y a matière à construction, bien entendu progressive, dans le respect des intérêts des responsabilités des différents pays, en veillant bien sûr à ce que, dans ce domaine comme dans d'autres, la construction européenne ne soit pas synonyme de contournement et de régression sociale.

Mme Hélène Luc. Mais il y aura déréglementation !

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Il faut permettre aux compagnies françaises de se structurer pour préparer progressivement la confrontation européenne et internationale.

J'ai conscience de ce que les orientations que j'ai pu proposer au nom du Gouvernement vont dans le sens des intérêts des Français, des compagnies, des usagers et des personnels.

Plusieurs intervenants, faisant écho à vos propos, monsieur le rapporteur spécial, se sont préoccupés de certains points qui concernent plus spécifiquement les deux compagnies du secteur public.

Vous m'avez interrogé sur le plan d'investissement d'Air France pour les dix prochaines années. Nous sommes conscients non seulement de l'extraordinaire capacité que devrait se donner cette compagnie en matière d'avions disponibles pour faire face à l'accroissement du trafic, mais aussi de la nécessité d'assurer l'accueil des futurs passagers et de renouveler progressivement la flotte avec des matériels plus modernes.

Le financement de ces investissements sera assis sur les marges brutes d'exploitation de la compagnie, qui lui permettent actuellement de couvrir 70 p. 100 de ses investissements. C'est donc, à mes yeux, moins un problème de dotations en capital sur lequel vous conviendrez - je le dis aussi à M. Pintat - qu'il est difficile au seul ministre des transports de pouvoir répondre immédiatement que, avant tout, le succès du plan de développement de la compagnie nationale tel qu'il est prévu dans les orientations que je viens de rappeler et tel qu'il devrait se réaliser en termes de parts de marché conquises qui permettront de financer ce programme d'investissement. Là encore, je rejoins M. Pintat ; en effet, l'ordre de grandeur, au cours de la période 1988-1995, sera effectivement, pour Air France, d'environ 60 ou 65 milliards de francs. La compagnie prévoit à l'heure actuelle qu'un autofinancement de 60 p. 100 devrait lui permettre de faire face à cette exigence.

Vous avez évoqué, monsieur le rapporteur spécial, la situation sociale qui régnait à Air Inter, au moment où j'ai pris mes fonctions. D'autres intervenants ont fait aussi écho à cette préoccupation. J'ai été amené à intervenir clairement au nom du maintien du service public dans le débat qui opposait certains syndicats à la direction de l'entreprise.

L'appel à la raison que j'ai lancé à ce moment-là semble avoir été compris et je me félicite que, grâce à l'effort de tous les personnels, la compagnie Air Inter ait su retrouver un fonctionnement satisfaisant sur le plan de la ponctualité et de la régularité du trafic assuré.

Il est important que l'image de la compagnie Air Inter se rétablisse rapidement et je suis heureux que les accords dont j'ai souhaité le développement entre Air Inter et Air France permettent à Air Inter d'élargir progressivement son horizon en direction de l'Europe.

Vous avez, monsieur le rapporteur spécial, comme d'autres intervenants après vous, décrit le succès remarquable des programmes Airbus, qui montre que la coopération entre les pays européens permet à nos industries de se placer au meilleur niveau mondial, sur des marchés extrêmement difficiles, dans des domaines faisant appel à des technologies très avancées.

A ce propos, me permettez-vous de souligner à l'heure où nous sommes que, depuis seize heures, un Soyouz a décollé avec à bord un Français, en U.R.S.S., en présence du Président de la République. Jean-Loup Chrétien se trouve dans l'espace. C'est aussi un succès de coopération technologique. L'ensemble des participants à ce débat ne peuvent que se féliciter de ce résultat.

Mme Hélène Luc. Absolument.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Je reviens à Airbus. Le concours des technologies européennes à la réalisation d'Airbus est un élément très positif. Avec mes collègues européens responsables des affaires Airbus, nous avons évoqué le point des discussions menées par Airbus Industrie avec McDonnell Douglas.

Il semble que la stratégie commerciale du constructeur américain l'éloigne des perspectives éventuelles de coopération sur des produits communs comme Airbus. C'est un constat que mes collègues et moi-même regrettons. Mais on ne peut poursuivre une coopération que si chacun des partenaires y trouve son intérêt, que si cette coopération a réellement un sens, c'est-à-dire si elle permet, surtout, à Airbus Industrie de conforter sa gamme de produits et de la développer dans les meilleures conditions, au moindre risque en augmentant sa pénétration, en particulier, sur le marché intérieur.

Après le lancement de l'A 330 et de l'A 340, Airbus étudie une version à capacité accrue de l'A 320, dont le nombre de sièges serait porté à 180 au lieu de 150. Dès lors, c'est vrai, Airbus aurait la possibilité de concurrencer le Boeing 757, qui correspond à un besoin résultant de l'augmentation du trafic.

Une participation d'un constructeur américain dans ce programme est toujours envisagée. Des contacts ont été pris avec McDonnell Douglas et avec Lockheed. Il appartient à Airbus et à ses partenaires de définir leurs projets avant de poursuivre les schémas de coopération. Il faut envisager cela dans la perspective d'accords avec les compagnies clientes.

Vous avez évoqué le contentieux commercial avec les Etats-Unis. Depuis la mission d'information de la commission des finances du Sénat, en 1987, pendant laquelle, monsieur le rapporteur spécial, vous avez pu constater sur place la violence des accusations portées par certains représentants de l'administration américaine contre Airbus, l'affaire a progressivement pu être ramenée à ses véritables proportions. Je tiens à souligner le concours que votre assemblée apporte chaque année, à l'occasion de la discussion budgétaire, à la clarification des mises en cause que nous entendons.

Les négociations menées dans le cadre du G.A.T.T. ont permis de convaincre nos amis américains de notre volonté de faire d'Airbus Industrie une véritable affaire industrielle, dont la vocation est de réaliser un certain nombre de profits, ne serait-ce que pour financer ses propres perspectives de développement.

En revanche, ces conversations avec nos amis américains ont fait apparaître l'aide massive - j'y faisais allusion dans ma présentation - apportée par le gouvernement américain à son industrie aéronautique sous forme de crédits d'études et de développement. D'ailleurs, l'industrie aéronautique civile américaine ne s'est jamais mieux portée qu'aujourd'hui. Avec plus de cinq cents avions vendus depuis le début de l'année, Boeing a réalisé son record de tous les temps.

Dans ces conditions, comment peut-on croire que des actions unilatérales pourraient être engagées contre Airbus, qui revendique, c'est légitime, une place sur un marché en pleine expansion, celui de l'aviation civile ?

Je rejoins la préoccupation qui a été évoquée par M. Pintat, s'agissant de la structure industrielle d'Airbus. Nous avons la préoccupation d'améliorer les éléments de gestion d'Airbus Industrie. Voilà quelques mois, un rapport a été demandé à quatre sages appartenant à chacun des pays, pour proposer des conclusions de restructuration des organismes dirigeants d'Airbus. Nous aurons l'occasion à Toulouse, le 14 ou le 15 décembre prochain, avec mes collègues responsables de l'aviation civile, de préciser, en liaison avec les industriels actionnaires d'Airbus, quels sont les éléments de restructuration allant dans le sens d'une réelle industrie d'Airbus.

En ce qui concerne l'A.T.R. 42 et les suites du regrettable accident qui s'est produit en Italie et que vous avez rappelé, monsieur le rapporteur, nous avons fait part à nos interlocuteurs italiens de notre conviction que les qualités de cet appareil ne sont, en aucune façon, remises en cause par les conclusions des experts chargés de l'enquête.

Par ailleurs, le succès commercial de la famille A.T.R. se confirme tous les jours et je me félicite de la récente commande de trente appareils par la compagnie T.A.T., qui fait là, preuve de son dynamisme.

J'aimerais, monsieur le sénateur, joindre ma voix à la vôtre pour contribuer à faire taire les rumeurs qui ont suivi l'accident survenu en Italie.

Il est exact que la conquête des marchés internationaux de l'aviation civile par nos industries aéronautiques nécessite des moyens financiers considérables, en particulier lorsqu'elles doivent affronter les variations brutales du cours du dollar.

Le Gouvernement en est tout à fait conscient et j'en veur pour preuve les dotations en capital que j'ai pu annoncer au cours de la discussion budgétaire à l'Assemblée nationale concernant Aérospatiale pour 1,25 milliard de francs et la S.N.E.C.M.A. pour 1,65 milliard de francs.

Je tiens à souligner le concours tout à fait positif apporté par M. Pierre Bérégovoy, ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, dans la solution apportée à ces dotations en capital.

Enfin vous avez évoqué, monsieur le rapporteur, le problème de la formation des personnels navigants techniques des compagnies aériennes. La croissance forte du trafic aérien provoque en France, comme dans la plupart des autres pays, une pénurie de pilotes.

J'ai déjà eu l'occasion d'indiquer la manière dont nous avons agi pour que le nombre de pilotes formés soit multiplié par trois, dès 1989, en particulier grâce à une refonte du système français de formation nous mettant en conformité avec les règles internationales récemment adoptées en matière de formation.

Je souligne aussi que la nouvelle organisation permet d'assurer la prise en charge de la phase finale de formation des pilotes par les utilisateurs eux-mêmes, c'est-à-dire par les compagnies aériennes.

S'agissant de l'aviation légère, je répondrai avec timidité ou, plutôt, avec humilité au regard des crédits inscrits à ce budget.

Vous avez cru, monsieur Cartigny, trouver, dans mon intervention et dans la manière dont j'abordais la question tout à l'heure, de l'habileté. J'avais essayé d'y mettre simplement de la sincérité. Je ne peux pas nier la diminution des crédits inscrits en faveur de l'aviation légère depuis plusieurs années. Je ne peux pas nier non plus que, lorsqu'il m'a fallu aborder la préparation de ce budget sur la base des esquisses réalisées avant notre prise de responsabilités, les crédits de l'aviation légère faisaient l'objet d'une diminution de 20 p. 100 pour 1989. C'était dans la ligne de ce qui s'était passé les années précédentes.

J'ai pu ramener cette diminution à 4 p. 100. En dépit de l'esquisse que j'ai tenté de faire, vous m'avez dit qu'un moins plus un moins ne pouvait pas faire un plus. J'y souscris volontiers.

J'essaie simplement de faire reconnaître par votre assemblée qu'entre une diminution de 20 p. 100, une diminution de 16 p. 100 et une diminution de 4 p. 100, la dernière représente une moins grande dégradation que celle de 20 p. 100.

Je pourrais essayer de compiler la totalité des argumentations que vous m'avez présentées. Je pourrais vous dire que l'Etat contribue, depuis des années, au programme d'avions légers et que le montant de cette participation est de l'ordre de 10 millions de francs par an. Je pourrais aussi vous rappeler que, dans les crédits inscrits au titre de la jeunesse et des sports, un certain nombre de fonds de concours sont accordés aux fédérations qui sont préoccupées par les programmes d'aviation légère.

Mais, à vous entendre, j'ai le sentiment que je ne parviendrai pas à changer l'avis de votre assemblée, qui, je dois le reconnaître, est établi sur des bases chiffrées qui ne sont pas contestables et qui, malheureusement, ne présentent pas de progression.

Je pourrais, monsieur Cartigny, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs qui êtes intervenus en faveur de l'aviation légère, vous faire un plaidoyer sur fond de ma sincérité et vous dire que la moindre dégradation de cette année n'est que la base de ma conviction d'une inscription positive au budget de 1990. Vous me répondriez : « C'est 1990 » ; cela n'est pas contestable.

Il me resterait à vous dire : vous me faites confiance et nous essaierons, ensemble, progressivement, de porter à l'aviation légère l'attention que vous réclamez à juste titre. Je suis prêt à m'y engager.

Toutefois, je comprends combien cette déclaration fait suite sans doute à d'autres qui n'ont pas été honorées et qui fondent votre scepticisme en ce qui concerne la position gouvernementale.

En conséquence, je puis seulement vous dire que ma détermination est totale, que je ne souhaite pas que l'on se livre à la pratique de déshabiller une ligne budgétaire pour en habiller une autre.

Etant donné la rigueur avec laquelle nous avons élaboré le budget de l'aviation civile, qui est une partie du budget de mon département ministériel, je ne me suis pas gardé une réserve. J'ai fait un budget en toute honnêteté. Si je prends des crédits à une autre ligne, je créerai un autre problème.

Au regard de la sincérité et de la conviction que j'essaie de mettre dans mon plaidoyer en faveur de ma mauvaise situation, il me reste vraisemblablement sur ce point, mesdames, messieurs les sénateurs, à m'en remettre tout à l'heure à la sagesse de votre assemblée.

Avant d'en arriver là, je voudrais répondre aux questions qu'a évoquées M. Jean-Jacques Robert. Il a très concrètement posé le problème de retard observé pendant un certain nombre de périodes de l'année. La cause des retards observés lors des week-ends en particulier de pointe du printemps est due, avant tout, à la croissance brutale du trafic aérien. Le trafic en 1988 a augmenté de plus de 10 p. 100 par rapport à 1987. Cette croissance était déjà semblable à celle qui s'est produite de 1986 à 1987.

Vous avez abordé le problème des couloirs aériens et de leur surcharge par des agents étrangers. Il faut savoir que notre Hexagone est le principal carrefour de voies aériennes en Europe et que nous avons pour tâche, avec le service public de la navigation aérienne, de gérer au mieux cette période de très fort trafic de façon à satisfaire les compagnies nationales et étrangères, ainsi que les usagers.

Cela nous a conduits à mettre en place pour tous les week-ends de fort trafic une cellule de crise, qui fait face aux nécessités de régulation, en liaison directe avec les centres de contrôle régionaux, les principaux aéroports, mais aussi en liaison avec les éléments de navigation aérienne des pays limitrophes de la France.

La journée de pointe, en 1988, a été le vendredi 9 septembre. Ce jour-là, il y a eu 5 245 vols à assurer ; il y en avait eu 4 995 le 11 mai, veille de l'Ascension, et 5 215 le 5 mai, veille de la Pentecôte.

Vous voyez la quantité de trafic que nous avons dû assurer. L'année prochaine verra vraisemblablement une nouvelle croissance du trafic. Les investissements qui figurent au budget annexe de la navigation aérienne permettent d'améliorer progressivement la régulation de ce trafic. Je souhaite que, lors de ces périodes de fort trafic, les compagnies aériennes et Aéroports de Paris soient conscients du respect du droit des usagers. Lorsqu'il y a retard, difficulté et désagrément - j'ai été très sensible à votre argumentation fondée sur des témoignages - il faut au moins en expliquer les causes aux usagers et ne se laisser, vous le disiez, l'hôteesse en présence des usagers sans qu'elle dispose des éléments pour leur répondre. Ceux qui sont responsables du vol en cause à un niveau réel de responsabilité doivent venir s'expliquer. Les usagers sont capables de comprendre lorsque ces retards sont fondés soit pour des causes d'encombrement, soit pour des raisons de sécurité ou pour des motifs techniques.

Je souhaite aussi qu'Aéroports de Paris - vous l'avez indiqué, monsieur le sénateur - fasse un effort considérable d'information et d'accueil en ces périodes de fort trafic.

Monsieur Robert, vous vous êtes inquiété, dans le cadre du plan proposé pour l'orientation et l'avenir des compagnies aériennes, du devenir de la compagnie U.T.A. Je tiens à souligner que, dans les orientations tracées, nous ne retirons à la compagnie U.T.A. aucun des droits de trafic dont elle dispose à l'heure actuelle sur l'Asie du Sud-Est et l'Afrique.

De la même manière, en matière de vols à la demande, la filiale de la compagnie U.T.A. a d'ores et déjà, depuis des années, une autorisation de droit de trafic sur l'ensemble du monde.

Nous n'avons donc rien retiré à la société U.T.A. L'avons-nous mise en cause ? Si je me reporte à la dernière conférence de presse du président de cette compagnie, celle-ci obtient, dans l'environnement actuel, des résultats tout à fait satisfaisants. Je ne mets nullement en cause le fonctionne-

ment d'U.T.A. Je dis simplement que, dans le cadre des orientations, elle doit poursuivre son activité, éventuellement, si elle le souhaite, développer ses activités charter et - pourquoi pas ? - passer des accords avec d'autres compagnies.

En tout cas, je ne vois pas pourquoi nous aurions suscité une concurrence franco-française en donnant à la compagnie U.T.A. des droits de trafic qui sont actuellement ceux d'Air France.

Je voudrais maintenant répondre aux préoccupations de M. Habert concernant le fonctionnement d'Aéroports de Paris. C'est vrai, monsieur le sénateur, la sécurité doit être assurée non seulement dans le ciel, mais aussi au sol, lorsqu'il s'agit des intérêts des usagers, ne serait-ce que, selon l'exemple que vous avez cité, l'assurance que leur véhicule ne sera pas volé sur le parking de l'aéroport. Sur ce point, Aéroports de Paris doit accomplir beaucoup d'efforts.

J'ai décidé, dans le prolongement des activités du groupe de travail animé par la direction générale de l'aviation civile et destiné à réfléchir sur les éléments de complémentarité entre les deux plates-formes aéroportuaires parisiennes, d'élargir la perception du problème en créant un nouveau groupe de travail réunissant, cette fois, non seulement les compagnies et Aéroports de Paris, mais aussi la S.N.C.F. et la R.A.T.P. Je veux, en effet, que soient examinés non seulement l'avenir des deux plates-formes, mais aussi les liaisons entre celles-ci et l'agglomération parisienne et les liaisons entre les deux plates-formes elles-mêmes, comme vous l'avez vous-même mentionné.

La gare du T.G.V. Nord à Roissy, qui devra être réalisée normalement en simultanéité avec l'ouverture du tunnel sous la Manche - sinon ce serait absurde - c'est-à-dire en 1993, sera aménagée sous les aérogares nos 2 et 3, c'est-à-dire à proximité immédiate des stands et des lieux d'accueil de la compagnie Air France. Il s'agira d'une première. Il sera ainsi possible d'aller dans un aéroport français à pied, entre la gare de l'un des moyens de communication et la structure aéroportuaire. Il est important de le souligner.

Je tiens à la complémentarité entre les deux plates-formes parisiennes. Cela signifie, madame Luc, puisque vous l'avez vous-même indiqué, que je suis pour la synergie entre les deux plates-formes. C'est indispensable. Je ne remettrais donc pas en cause le couvre-feu qui existe pour l'utilisation de la plate-forme d'Orly. Je n'accepte pas plus l'idée qu'Orly soit voué progressivement aux seuls vols charters. Cela ne me paraît pas conforme aux intérêts d'une bonne utilisation des deux plates-formes aéroportuaires françaises.

Monsieur Habert, vous avez évoqué le problème très concret - et je comprends vos préoccupations - de la réduction tarifaire relative aux anciens combattants.

Je ne suis pas satisfait des éléments de réponse dont je dispose sur cette question. On me dit que cela pose un problème au regard des accords passés entre les compagnies françaises et les compagnies étrangères et, par conséquent, des négociations entre le gouvernement français et un certain nombre de gouvernements étrangers.

J'ai un peu l'impression que les négociations qui avaient été entreprises se sont plutôt progressivement « endormies », voire ont été abandonnées. Je prends devant vous l'engagement de les relancer pour voir dans quelle mesure nous pouvons apporter une réponse concrète, allant dans votre sens, à un problème qui est tout à fait réel et qu'il n'est pas bon de continuer à ignorer.

Telles sont les précisions que je voulais vous apporter, monsieur le rapporteur spécial, mesdames et messieurs les sénateurs.

Monsieur le rapporteur spécial, au terme de votre intervention, vous avez évoqué l'intérêt du budget annexe de la navigation aérienne qui, vous vous souvenez sans doute mieux que moi, a été voté à l'unanimité par votre assemblée. Où en serions-nous aujourd'hui, en matière de navigation aérienne, si le B.A.N.A. n'avait pas été mis en place ? Je n'ose l'imaginer. Je tenais simplement à en porter témoignage.

Il nous a en particulier permis de conduire les négociations jusqu'à l'accord du 4 octobre 1988 qui a été jugé satisfaisant, me semble-t-il, par l'ensemble des partenaires qui ont participé à cette longue négociation et qui, je l'espère, sera bénéfique pour le service public et pour le respect des droits des usagers. *(Applaudissements.)*

Mme Hélène Luc. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mme Luc.

Mme Hélène Luc. Mon intervention sera très brève, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je n'ai pas voulu vous interrompre lorsque vous traitiez de l'Europe. Une différence nous oppose : vous, vous êtes pour la petite Europe, moi, je suis pour la grande Europe, celle qui va de l'Atlantique à l'Oural.

Le hasard fait que cette journée est marquée par un événement exceptionnel : Jean-Loup Chrétien a quitté la terre à bord de Soyouz TM 7 et est allé rejoindre la station Mir. Monsieur le ministre, je ne puis, comme vous, que m'en réjouir. Cela prouve tout simplement que cette grande Europe à laquelle je faisais allusion permettrait de faire des choses extraordinaires sur le plan scientifique, technique et commercial. J'espère que ce sera aussi le résultat du voyage en U.R.S.S. du Président de la République.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Je demande la parole.

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

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Pour faire chorus avec Mme Luc sur cette réussite technologique - j'ai moi-même souligné, tout à l'heure, qu'il s'agissait d'un jour important - je citerai un exemple concret concernant ma conception de la réalisation européenne, même si tout n'ira pas toujours très vite.

Mardi prochain, à Paris, se tiendra la conférence européenne des ministres des transports. Actuellement, elle est présidée par le ministre luxembourgeois des transports. Mais puisqu'il s'agit d'une conférence européenne, en accord avec mes collègues européens, j'ai proposé d'inviter, mardi soir, à dîner, pour un premier échange de vues, l'ensemble des ministres des transports des pays de l'Europe de l'Est. Vous le voyez, madame Luc, en matière de recherche et de coopération technologique, de coopération concrète dans le domaine des transports, nous essayons de progresser.

M. Jacques Bialski. Très bien !

Mme Hélène Luc. Il faut aller plus loin !

M. Emmanuel Hamel. Il faut aussi progresser sur les droits de l'homme !

Mme Hélène Luc. Je suis d'accord avec vous !

M. le président. Je rappelle au Sénat que les crédits concernant l'aviation civile et la météorologie seront mis aux voix avec l'ensemble des crédits du ministère des transports et de la mer, dont le vote est réservé jusqu'à l'examen des crédits de la mer.

Toutefois, je vais appeler en discussion l'amendement n° II-5, présenté par M. Fortier, au nom de la commission des finances, qui porte sur les crédits relatifs à l'aviation civile.

ETAT C

M. le président. « Titre V. - Crédits de paiement, plus 2 281 190 000 francs. »

Par amendement n° II-5, M. Fortier, au nom de la commission des finances, propose de réduire ces crédits de 2 000 000 francs.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Marcel Fortier, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, je vous ai écouté avec une attention particulière lorsque vous avez parlé des aéro-clubs. Je dois le reconnaître, vous avez dit ce qu'il fallait.

Mais, vous le savez, les sénateurs sont très attachés aux aéro-clubs. Malgré les promesses faites lors des années précédentes, on ne leur a jamais donné satisfaction. Au contraire, les crédits concernant ces aéro-clubs diminuaient toujours.

C'est pourquoi la commission des finances a demandé, sur un budget de 2 milliards de francs, que l'on déplace en faveur des aéro-clubs 2 millions de francs - c'est une goutte d'eau. Nous vous laissons le soin de prélever cette somme là

où vous voudrez. Par cette mesure, nous montrerons notre attachement, mais aussi le vôtre, monsieur le ministre - il transparaissait d'ailleurs dans votre propos - à ces aéro-clubs.

Vous avez dit que sur ce point vous vous en remettiez à la sagesse du Sénat. C'est une bonne décision. Les sénateurs vont se prononcer et donner satisfaction, j'en suis certain, aux aéro-clubs.

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

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Je ne vais pas répéter ce que j'ai eu l'occasion de dire, voilà quelques instants, à la tribune. Je m'en remets à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-5, sur lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Le vote sur le titre V est réservé.

Nous allons examiner les crédits concernant le budget annexe de la navigation aérienne et figurant aux articles 36 et 37, paragraphes I et II.

Services votés

M. le président. « Crédits, 2 007 081 094 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant à l'article 36.

(Ces crédits sont adoptés.)

Mesures nouvelles

M. le président. « I. - Autorisations de programme, 550 000 000 francs.

« II. - Crédits, 905 293 906 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits figurant à l'article 37.

(Ces autorisations de programme et ces crédits sont adoptés.)

M. le président. Nous avons achevé l'examen des dispositions concernant le budget annexe de la navigation aérienne.

Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à vingt-deux heures quinze. *(Assentiment.)*

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt heures quinze, est reprise à vingt-deux heures quinze.)

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi de finances pour 1989, adopté par l'Assemblée nationale.

Mer, marine marchande, ports maritimes

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des transports et de la mer : IV. - Mer, marine marchande et ports maritimes.

La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer. Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les sénateurs, la mutation, voilà la caractéristique majeure du monde maritime. Aucun secteur d'activité n'échappe à cette loi. Que ce soit la pêche, les ports ou la flotte de commerce, nous nous devons d'accompagner, d'adapter et donc de définir les enjeux que posent ces nécessaires mutations. Il ne s'agit pas de subir. Tout doit désormais converger vers l'objectif majeur : assurer la place de la France maritime dans le cadre européen et mondial.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer, et moi-même entendons assurer pleinement ces enjeux.

Aussi, la préparation du projet de loi de finances qui vous est aujourd'hui présenté traduit l'impérieuse nécessité de tracer pour ce département ministériel les perspectives qui lui manquaient.

Notre action s'articule donc autour de quatre axes essentiels.

La première des priorités est celle qui a été fixée par le Président de la République et le Premier ministre, à savoir la solidarité et la formation.

Le deuxième aspect de notre action réside dans la volonté d'aboutir consensuellement à la définition d'une politique structurelle de la marine marchande.

Le troisième axe porte sur le domaine des pêches. Le temps nous est compté. En effet, la perspective de 1992 nous impose de préparer au mieux ce secteur où les contraintes sociales et économiques deviendront très fortes.

Ces axes étant définis, je vous donnerai en quelques chiffres la physionomie d'ensemble de ce projet de budget.

Les crédits globaux s'élèvent à 5 962 millions de francs et les autorisations de programme à 614 millions de francs. Dans cet ensemble, et comme c'est la tradition, j'isolerais le bloc que constitue la subvention de l'Etat à l'E.N.I.M. - Etablissement national des invalides de la marine.

La progression de celle-ci est de 13,96 p. 100. Cela s'explique, en grande partie, par l'évolution démographique du régime de retraite des marins. Ce poste représente près de 70 p. 100 du projet de budget qui vous est présenté. Il traduit l'exercice impératif de la solidarité nationale à l'égard du monde maritime. Nous ne pouvons que nous en féliciter.

Ce budget du département de la mer reflète encore l'expression claire de la volonté politique de notre Gouvernement.

En effet, l'évolution des moyens affectés à la formation, aux aides aux investissements portuaires et aux aides sociales sont autant d'indices de mise en œuvre d'une politique de la mer placée sous le signe de l'adaptation et de la modernisation.

Je voudrais immédiatement « évacuer » de la discussion de ce soir une remarque déjà entendue sur certains bancs de l'Assemblée nationale, à savoir la réduction par rapport à 1987 du budget de la mer lorsqu'on l'analyse hors les crédits pour E.N.I.M.

Si les autorisations de programme apparaissent en légère diminution, cette situation résulte uniquement et exclusivement de la suppression du poste des aides structurelles à la flotte de commerce. Celles-ci s'inscrivaient dans un plan de deux ans qui vient à terme le 31 décembre 1988.

Je le répète, hors cette donnée de caractère tout à fait exceptionnel, toutes les autres autorisations de programme sont stables, voire en progression.

Ces précisions étant apportées, permettez-moi d'attirer votre attention sur quelques points significatifs résultant des priorités que Michel Delebarre et moi-même avons déjà définies devant vous.

Tout d'abord, les dépenses de formation vont progresser globalement de près de 7 p. 100 puisqu'elles passeront de 110 millions à 117,5 millions de francs. Cette progression reflète la priorité gouvernementale que M. le Président de la République avait indiquée dans sa « Lettre aux Français ».

Les dépenses sociales, outre l'augmentation de la dotation affectée à l'E.N.I.M., progressent elles aussi. Ainsi les crédits permettant les cessations d'activité anticipées croissent de 29 p. 100. Plus de 21 millions de francs viendront abonder une dotation antérieure de près de 73 millions de francs. Il sera donc possible d'assurer 400 nouvelles cessations anticipées d'activité. Cette procédure présente, vous le savez bien, l'avantage de préserver l'emploi des officiers et des marins les plus jeunes, tout en assurant à ceux qui bénéficient de ce régime de cessation, une rémunération satisfaisante.

Par ailleurs, les moyens permettant de développer les actions économiques sont sensiblement renforcés.

Je cite, tout d'abord, la progression de 10 p. 100 des crédits d'investissement portuaire, puisque les autorisations de programme passeront de 227 millions à 304 millions de francs.

Je cite, ensuite, l'affectation d'une enveloppe de 135 millions de francs d'autorisations de programme dans le domaine des aides à l'investissement pour le secteur des pêches maritimes. Cette somme permettra de poursuivre l'effort de modernisation de la flotte de pêche dans un contexte communautaire très difficile.

Enfin, avec M. Delebarre, j'ai tenu à ce que le budget constitue la première étape d'un effort de modernisation du service public de la mer. Globalement, les dotations augmentent de près de 4 p. 100. Ainsi, les dépenses de formation des personnels vont progresser de 70 p. 100 et, surtout, aucune réduction d'emploi ne se produira dans les effectifs des personnels chargés des missions de sécurité et de police. En tant que responsable de ce département ministériel, permettez-moi d'insister sur la portée d'une telle mesure. Elle s'inscrit d'ailleurs dans le cadre de la priorité voulue par Michel Delebarre.

Voici les grandes articulations de ce projet de budget. Mais avant d'entendre les différents rapporteurs et chacun des représentants des groupes, j'indiquerai les domaines sur lesquels M. Delebarre et moi-même entendons mener une action volontariste.

La France maritime fait désormais pleinement partie de la Communauté économique européenne. Je n'hésiterai d'ailleurs pas à dire que le secteur économique de la pêche est un des plus communautarisés qui soit. Vis-à-vis des gens de la mer, il nous faut assurer l'adéquation de la mise en place de l'Europe « bleue » au maintien d'une activité sociale et économique d'importance.

Dans ce cadre, la mise en place du plan d'orientation pluriannuel de maîtrise de la puissance de la flotille est un des aspects de la politique communautaire qui retient le plus notre attention et notre vigilance.

Comme vous le savez, messieurs les rapporteurs, le conseil a décidé de mettre en œuvre ce plan qui, pour la France, prévoit une diminution de la capacité de capture exprimée en puissance. Cette décision doit avoir pour objet de réguler l'effort de pêche à l'état de la ressource halieutique.

A mon arrivée place de Fontenoy, j'ai pu constater l'absence de décision nécessaire à la mise en œuvre de ce plan. Aussi, il m'a fallu, non seulement prendre cette affaire à bras le corps, mais encore respecter des dates, certes proches, mais indispensables.

Les premières décisions sont désormais prises et, à l'occasion de ce débat budgétaire, je tiens à remercier une nouvelle fois les professionnels et les responsables régionaux qui, chacun dans leur sphère de compétence, ont pris leurs responsabilités.

J'ajoute que, lors du dernier conseil des ministres de la pêche de la Communauté qui s'est tenu à Luxembourg, il m'est apparu que la tentation de la gestion purement technocratique d'un problème socialement et économiquement difficile pourrait se concrétiser.

Je me refuse et me refuserai à confondre les nécessités européennes que je fais miennes avec une démarche qui tendrait à nier la réalité sociale d'un secteur dont la pérennité ne peut être remise en question.

En matière de transports maritimes, la situation est nettement moins « communautarisée » ; mais un fait appellera de ma part un commentaire.

La compétition internationale des armements conduit certains opérateurs, notamment d'Extrême-Orient, à pratiquer sur le marché mondial une politique de prix, pudiquement et juridiquement qualifiée de « pratiques tarifaires déloyales », mais qui, en termes clairs, s'appelle dumping. Dans cette perspective, la Commission a été saisie par certains Etats d'une plainte à l'encontre des méthodes de l'armement sud-coréen Hyundai. Après débat, la Commission a proposé que le conseil applique à cette compagnie des droits compensatoires. Vous pouvez être assurés, mesdames, messieurs les sénateurs, que, comme vous le souhaitez, nous suivons attentivement ce dossier.

Plus globalement, le cadre européen constituera sûrement, à terme, le moyen de résorber progressivement les difficultés auxquelles sont confrontés notre armement et nos marins. Je sais que la Haute Assemblée s'en est préoccupée et a fait un certain nombre de propositions à cet égard.

L'évocation de ce problème de l'intensification de la concurrence internationale en matière de tarifs m'offre une transition pour aborder un des problèmes les plus délicats que connaît ce secteur, celui du devenir de la marine marchande française.

Si la crise que subit ce secteur a bien pour caractéristique d'être structurelle, il est clair qu'on ne résoudra pas un tel problème avec des mesures transitoires et temporaires, fussent-elles dénommées « aides structurelles ». L'enjeu se situe à un niveau qui exclut les facilités et les dispositifs de circonstance.

J'ai noté, lors de ma prise de fonctions, que les études et les rapports analytiques ne manquaient pas, mais que les propositions de solution faisaient apparemment défaut.

C'est pourquoi Michel Delebarre et moi-même avons souhaité, dans le cadre d'une démarche de fond, disposer des éléments essentiels à la définition d'une politique de transport maritime alliant efficacité économique et consensus social.

M. le Premier ministre, en désignant Jean-Yves Le Drian, a voulu concrétiser cette démarche, qui est la nôtre. En attendant, nous sommes arrivés à dégager des moyens financiers pour assurer une certaine continuité. C'est ainsi qu'à la dotation prévue en 1989, qui est de 50 millions de francs, s'ajouteront les reports de crédits de 1988 non utilisés et la dotation supplémentaire inscrite dans le projet de loi de finances rectificative de fin d'année.

Dans cette conjoncture de compétition internationale, les ports auront aussi à jouer un rôle spécifique permettant de relever le défi lancé par les autres places européennes. C'est dans cette perspective que se situe l'octroi aux ports autonomes d'une dotation en capital permettant de réduire leur endettement.

Après une annonce quelque peu précipitée, en octobre 1987, il est vite apparu que l'ensemble du montage financier réalisé par le précédent gouvernement n'était pas assuré et que certaines de ses modalités nous exposaient à des critiques de la Commission de Bruxelles, en raison de sa faible compatibilité avec les dispositions communautaires, notamment et principalement le Traité de Rome. M. Delebarre et moi-même avons dû une nouvelle fois rattraper une affaire mal engagée.

Comme vous le savez, aujourd'hui, une dotation de 1 357 millions de francs sera versée aux ports autonomes - les moyens de financement ont été trouvés sur des ressources budgétaires ! - et le montage d'ensemble a reçu l'assentiment de la Communauté européenne. C'est la preuve que le travail juridique sur cette opération a été notablement étoffé depuis l'été. Je voudrais d'ailleurs remercier ici M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, en mon nom et au nom de M. Delebarre, pour l'aide et la compréhension qu'il nous a apportée dans ce dossier.

Ces faits étant rappelés, il est clair que les atouts du système portuaire français ne se bornent pas aux seuls ports autonomes, ce qui explique notre souci de mettre en œuvre une politique portuaire intégrant l'ensemble des ports et, bien entendu, ceux qui sont définis d'intérêt national.

Dans le domaine de l'activité portuaire, je voudrais en outre indiquer, afin de lever certaines ambiguïtés, la volonté qui est la nôtre de maintenir les plans sociaux et de compétitivité mis en œuvre.

Enfin, j'estime que le port est un élément stratégique d'un dispositif d'aménagement du territoire, d'organisation de l'espace et, bien entendu, du commerce extérieur.

Avant de clore cette rapide présentation du projet de budget qui vous est soumis, je souhaite que nous prenions tous ici conscience que son contenu constitue une première étape. Il traduit la volonté du Gouvernement d'assumer pleinement ses responsabilités à l'égard du monde maritime français.

Je souhaite donc, mesdames, messieurs les sénateurs, votre accord sur ce projet de loi de finances. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. René Régnauld, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (marine marchande). Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, le budget de la

marine marchande, hors ports maritimes, est en augmentation de 8,7 p. 100 pour 1989. Il s'inscrit dans un environnement marqué par l'affirmation de priorités nationales : solidarité, formation et recherche.

En volume, il s'accroît de 414 millions de francs et atteint ainsi 5 163 millions de francs. Il est vrai que l'E.N.I.M. recevra 500 millions de francs supplémentaires, soit 13,6 p. 100 de plus par rapport à sa dotation précédente. Celle-ci atteindra donc 4 000 millions de francs en 1989. C'est assez dire le poids du volet social de ce budget : 79 p. 100 pour l'E.N.I.M. Si l'on ajoute les 94 millions de francs destinés à l'U.N.E.D.I.C. au titre de la convention relative à la cessation anticipée d'activité, on approche les 81 p. 100.

C'est donc avant tout un budget social. Afin de mieux apprécier le volet lié à la politique de la mer proprement dite, ne conviendrait-il pas de rattacher ces dotations à un autre budget, tel celui des charges communes, par exemple, ou d'instituer un budget annexe type B.A.P.S.A. ? C'est une interrogation que votre rapporteur vous présente au nom de la commission des finances.

Avant de passer à l'analyse des crédits, je vous invite, mes chers collègues, à vous reporter à mon rapport écrit, ce qui me permettra d'aller à l'essentiel pour réserver une place plus importante aux suggestions et interrogations.

Les moyens généraux progressent globalement de 4,4 p. 100. Cette évolution prend simultanément en compte les mesures acquises, 4,8 millions de francs, et les mesures nouvelles, 6 millions de francs.

Adaptation des services et poursuite de la modernisation du service public de la mer caractérisent cette rubrique qui, par ailleurs, traduit la suppression de 43 emplois, dont 19 au titre du budget de l'E.N.I.M.

Les dotations en capital consacrées à l'administration générale s'accroissent de 30 p. 100 en crédits de paiement et de 1,4 p. 100 en autorisations de programme.

Je ne reviens pas sur la dotation consacrée aux gens de mer, sinon pour indiquer que les dépenses de personnels et de fonctionnement pour l'E.N.I.M. sont en légère diminution - un peu plus de 1 p. 100 - en raison de la suppression d'emplois liée à la réorganisation et à la modernisation des services.

Il convient, par ailleurs, de noter la dépendance croissante du régime social des marins par rapport aux décisions et apports extérieurs. Les contributions des cotisants - armateurs, marins, retraités - n'ont constitué qu'à peine 30 p. 100 des ressources pour l'année 1987.

Notons encore deux tendances : le nombre des marins diminue régulièrement d'environ 2,5 p. 100 par an, alors que le nombre des pensionnés s'accroît de 1 p. 100 en moyenne annuelle.

La police et la signalisation maritimes sont bien traitées, avec une croissance de 3,7 p. 100. Des mises à niveau sont régulièrement intervenues au cours des dernières années, la plus significative étant la subvention à la société nationale de sauvetage en mer, qui a régulièrement progressé depuis 1981.

Les bulletins météorologiques diffusés aux navigateurs, antérieurement inscrits au budget de la météorologie nationale, sont maintenant rattachés au budget de la mer.

Les dépenses d'investissement consacrées aux fonctions de police progressent de 13,2 p. 100 en crédits de paiement et de près de 12 p. 100 en autorisation de programme.

Les dépenses d'investissement décroissent. Elles sont reconduites en niveau en crédits de paiement, mais elles sont en baisse sensible en autorisations de programme alors que, par ailleurs, les effectifs de ce secteur sont reconduits.

Les crédits de signalisation sont, quant à eux - du moins en métropole, à la différence des moyens consacrés à l'outre-mer - en forte progression : 14,6 p. 100 en autorisations de programme et 45 p. 100 en crédits de paiement.

Cette situation s'explique essentiellement par le déménagement du service technique des phares et balises à Brest. Cette opération a pris quelque retard et semble avoir rencontré des difficultés. J'aimerais, monsieur le ministre, que vous puissiez nous en entretenir tout à l'heure.

Les moyens consacrés à la protection et à l'aménagement du littoral progressent globalement d'un peu plus de 21 p. 100, alors que les autorisations de programme sont reconduites en niveau. Le rapporteur spécial s'en réjouit, surtout après la forte régression - 41,9 p. 100 - de 1988.

Cette dotation sera bien perçue par les élus des communes du littoral.

La répartition des crédits est variable. Le sentier du douanier est bien traité, l'année 1988 ayant été consacrée à sa remise en état dans les régions de Bretagne et de Basse-Normandie à la suite des dégâts de l'ouragan de la nuit du 15 au 16 octobre 1987.

D'une façon générale, monsieur le ministre, j'aimerais que vous puissiez, aujourd'hui ou plus tard, nous dresser un bilan des effets de l'ouragan, de ses conséquences et des mesures diverses - financières particulièrement - prises pour en atténuer ou réparer les préjudices.

Les schémas de mise en valeur de la mer, dont la demande est croissante, recherchent leur régime de croisière, semble-t-il. Deux nouveaux schémas ont démarré en 1988. Le coût d'un schéma est de l'ordre de 2 millions de francs et le financement est partagé par les collectivités locales. Une somme de 2 millions de francs est inscrite en 1989 pour cette action.

Les moyens consacrés à la protection du littoral contre l'érosion marine - ouvrages à la charge de l'Etat et pollutions accidentelles - sont globalement en baisse. En revanche, les subventions d'investissement aux actions de protection contre l'érosion dans toutes les régions concernées sont en forte croissance : les crédits de paiement passent de 4,7 millions de francs en 1988 à 8,7 millions de francs en 1989. C'est appréciable et je crois que les populations concernées et leurs élus pourront ici encore apprécier.

Les moyens destinés à la lutte contre les pollutions accidentelles sont reconduits en niveau.

Pour la flotte de commerce, nous sommes à un tournant. Vous y avez insisté voilà un instant, monsieur le ministre, et le rapporteur spécial de la commission des finances y a été sensible. Les crédits affichent une baisse de 46,1 p. 100, passant de 328 millions de francs à 177 millions de francs, alors que les dotations en autorisations de programme diminuent de 150 millions de francs à 50 millions de francs pour la marine marchande.

Je rappelle que ce plan reposait sur la somme de deux fois 200 millions de francs pour satisfaire en parts égales deux actions.

La première était une aide structurelle, qui visait entre autres à maintenir nos navires sous pavillon français. La totalité de la dotation a été engagée et vingt-cinq contrats d'aide structurelle ont été signés, dont quatre comportent des créations d'entreprises maritimes. Nous avons toutefois enregistré un solde négatif de vingt-deux navires sous pavillon français en 1987.

La seconde était une aide à l'investissement renforcée, allant jusqu'aux subventions à l'acquisition de navires d'occasion et à leur modernisation. A la différence de l'aide structurelle, il ne semble pas que le nouveau dispositif ait rencontré un véritable engouement, cette mesure s'étant heurtée à l'attentisme des responsables de l'armement maritime.

Aussi, monsieur le ministre, il est du plus grand intérêt de faire le point sur ce plan, mais aussi sur la situation et le devenir de notre flotte de commerce. Votre rapporteur, au nom de la commission des finances, attend avec le plus grand intérêt le rapport et les conclusions de notre collègue en mission M. Jean-Yves Le Drian.

Au-delà de la baisse optique qui marque l'achèvement du plan « marine marchande », les orientations budgétaires sont essentiellement marquées par l'ajustement - moins 13,2 p. 100 - de la contribution de l'Etat aux charges sociales de la C.G.M. S'il note avec intérêt le retour à l'équilibre en 1989 de la Compagnie, votre rapporteur en mesure la fragilité.

C'est un sentiment pour le moins mitigé qui se dégage du bilan de la mise en place du « pavillon des Kerguelen ». Le monde de la mer demeure à juste titre très préoccupé, d'autant que cette mutation s'accompagne, pour les emplois dits protégés, par une réduction très sensible de la protection sociale des intéressés.

En conclusion, il convient, me semble-t-il, de remettre à plat ce dossier en vue de poursuivre et d'amplifier la démarche visant à restaurer la compétitivité internationale de notre flotte et à nous restituer notre rang de puissance maritime.

J'en arrive à trois volets qui retiennent globalement l'attention de votre rapporteur : la formation professionnelle, la recherche, les pêches et cultures marines.

Les aspects économiques, sociaux - et même culturels - du dossier des pêches et cultures marines méritent un traitement particulier et doivent constituer un volet fondamental de la politique de la mer.

Ce secteur, porteur de plus-values et d'emplois nouveaux, permettrait de réduire le déficit de notre balance commerciale : plus de 8 milliards de francs pour 1987 contre 6,2 milliards de francs en 1986, soit le quart du déficit de la France.

La consommation de poisson va augmentant : 25 kilogrammes par habitant actuellement, pour 35 kilogrammes prévus par les experts en l'an 2000, soit une progression moyenne de près de 4 p. 100 l'an.

Qualité des eaux territoriales, aménagement du littoral, formation, recherche, modernisation des ports de pêche et de la flotte - toute la flotte, y compris celle des moins de seize mètres qui, entre autres, craint d'être victime du P.O.P. - gestion et organisation de la ressource, valorisation de la filière, résument les volets essentiels de ce dossier.

J'y ajouterai, pour recueillir toutes informations utiles, monsieur le ministre, les problèmes particuliers que soulève, sur ce dossier pêche, les rapports franco-canadiens, d'une part, nos relations franco-françaises à Saint-Pierre-et-Miquelon, d'autre part ; ces deux aspects préoccupent, en effet, le monde de la pêche, notamment dans la région de Bretagne.

La formation professionnelle maritime voit ses crédits augmenter de 6,3 p. 100, avec un effort particulier pour la modernisation des équipements scolaires, les crédits de paiement augmentant de 75 p. 100 et les autorisations de programme de 33 p. 100.

L'effort réel et exhaustif, en la matière, est difficile à apprécier dès lors qu'une part de la compétence est assurée par les régions et parfois par d'autres collectivités locales.

Ne pourrions-nous pas connaître en annexe le bilan de l'A.G.E.M.A. - association pour la gérance des écoles de formation maritime et aquacole ?

Monsieur le ministre, l'organisation de la formation, son évolution, les formations de haut niveau demeurent ma préoccupation. Je souhaite qu'une carte pluriannuelle des objectifs et des moyens de la formation, prenant en compte les aspects qualitatifs, quantitatifs et géographiques, soit établie en concertation avec les partenaires, y compris la représentation nationale parlementaire.

Je ne suis toujours pas convaincu du bien-fondé de certaines des décisions de votre prédécesseur ; je pense notamment à la fermeture de l'école nationale de la marine marchande, à Paimpol, en 1986-1987.

La recherche scientifique et technique, dont une part essentielle des crédits est rattachée au ministère de la recherche au travers de l'Ifremer - institut de recherche pour l'exploitation des mers - voit ses crédits augmenter de 9,9 p. 100. Les autorisations de programme, après une forte baisse décidée lors du collectif de juin 1986, avaient retrouvé un niveau plus raisonnable en 1988 ; ce niveau est reconduit pour 1989.

Les crédits destinés à l'Ifremer augmentent, en 1989, de 43 p. 100 au travers des titres V et VI du budget, pour atteindre près de 500 millions de francs.

L'effort, messieurs les ministres, est essentiel. C'est lui qui peut et doit « tirer » les progrès et développements pour ce secteur des pêches et cultures marines, secteur dans lequel la France possède d'énormes potentialités pour les produits les plus nobles et les plus recherchés.

Le jardin alimentaire de la France étendu aux eaux territoriales littorales présente un intérêt qui dépasse, et de loin, celui des populations directement concernées par son activité ; il doit être compris comme un intérêt national essentiel.

Pêches maritimes et cultures marines voient leurs crédits augmenter de 3,3 p. 100 - c'est bien ! Mais cela ne correspond pas encore à la priorité, à la vocation que j'évoquais il y a un instant.

Les autorisations de programme sont reconduites. Il est juste, toutefois, de prendre en compte l'effet de réduction lié à l'amélioration des conditions économiques générales et à la baisse du prix du carburant, alors que, par ailleurs, l'effort

est porté sur la modernisation et le développement des équipements à la fois des entreprises de pêche artisanale et industrielle et des cultures marines.

Notons que l'investissement - c'est la conséquence de la décentralisation - n'est pas de la seule compétence de l'Etat, notamment pour les navires de moins de 16 mètres, alors que, par ailleurs, intervient le programme d'orientation pluriannuel européen qui, par son encadrement, quoique moins défavorable à la France, nous inquiète. Vous en avez parlé, il y a un instant, monsieur le ministre.

Les crédits du F.I.O.M. sont stables, à un million de francs.

En conclusion, on peut dire de ce projet de budget qu'il s'inscrit dans le droit fil des grandes priorités nationales - solidarité, recherche, emploi - ce que le rapporteur que je suis approuve.

Il est, en quelque sorte, un budget de transition et d'attente, s'agissant de notre flotte de commerce et de la formation correspondante des marins.

Il honore correctement les responsabilités de l'Etat dans les domaines de la sécurité, de la protection du littoral, de la lutte contre l'érosion par les eaux et de l'aménagement du littoral.

Son appui aux secteurs des pêches maritimes et des cultures marines ne traduit pas une volonté délibérée de promouvoir ce secteur au rang des priorités qu'à nos yeux et à ceux de la commission des finances il mérite.

Considérant les potentialités que recèle la France - longueur de son littoral, nature et qualités de ses eaux territoriales, façade maritime naturelle, vocation et tradition de ses hommes, de ses marins, enjeux, voire défis économiques et sociaux - j'estime que la France doit se doter d'une politique de la mer résolument volontariste.

Je souligne au passage que les gens de mer seront sûrement sensibles au fait que, ce soir, ce sont deux ministres qui sont au banc du Gouvernement, alors que nous traitons du dossier de la mer, preuve que le Gouvernement de Michel Rocard entend bien réserver à la mer la place qu'elle mérite.

La commission des finances, observant que ce projet de budget a mis le bon cap, propose à la Haute Assemblée de l'adopter. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Yves Le Cozannet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (marine marchande). Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, quitte à recouper quelque peu les propos de mon prédécesseur, je devrai bien citer les mêmes chiffres de base.

Le budget de la mer augmente, cette année, de près de 9 p. 100, pourcentage intéressant si l'on se réfère à l'évolution moyenne du budget qui est de 4,6 p. 100. En réalité, c'est la progression importante des crédits d'action sociale - on l'a dit tout à l'heure - qui permet de présenter un chiffre si flatteur.

La subvention à l'E.N.I.M., qui s'élève à environ 4 milliards de francs, soit plus des deux tiers du budget de la mer, a en effet augmenté de pratiquement 14 p. 100 par rapport à 1988. On en a donné les raisons ; je ne m'étendrai donc pas sur ce point. Cela résulte des plans de dégagement de la marine tendant à faire partir les intéressés à cinquante ans et donc à prendre en charge les cinq années permettant d'aller jusqu'à l'âge normal de la retraite.

Les autres crédits progressent sensiblement, notamment pour la formation. En revanche, ceux de l'action « flotte de commerce », au titre de l'aide à l'investissement et à la restructuration, sont franchement en baisse. M. le ministre nous a donné les raisons tout à l'heure ; nous les admettons plus ou moins, car la fin du plan Guellec ne justifie pas, à notre avis, une interruption. En effet, les bateaux continuent de naviguer, et des options d'achat intéressantes peuvent se présenter.

Les autorisations de programme diminuent de 100 millions de francs, passant de 150 millions de francs, en 1988, à 50 millions de francs seulement, en 1989 ; les crédits de paiement diminuent, eux, de 134 millions de francs, passant de 194 millions de francs, en 1988, à 60 millions de francs, en 1989.

Avec l'arrivée à échéance du plan Guellec 1986-1988, ce sont 80 millions de francs de crédits de paiement au titre des aides industrielles qui ne sont pas reconduits.

Ce budget ne traduit donc pas, pour l'instant, tout au moins, la volonté de mener une vraie politique de la mer. Vous nous plongez dans un certain attentisme, puisque nous ne savons même pas quand sera connu le plan Le Drian.

Nous avons connu plusieurs plans, depuis un certain nombre d'années, le plan Lathière et bien d'autres. Une commission a siégé ici, au Sénat, qui a publié un rapport contenant certainement beaucoup d'éléments. A défaut d'être un plan de sauvegarde de la marine marchande, c'était sans doute un outil de travail précieux.

Le plan Le Drian va donc s'ajouter aux travaux importants et complets déjà effectués, parmi lesquels, donc, le rapport de M. de Rohan. Pourquoi attendre six mois - car je suppose que le délai sera au moins de cet ordre - alors que des mesures immédiates s'imposent dans ce secteur dont je vais parler maintenant plus complètement.

Le rapport pour avis que je dois présenter m'amène à aborder, outre le secteur de la marine marchande, celui des pêches maritimes et des cultures marines, autres secteurs très importants, ainsi que la protection sociale et la formation et, enfin, la sécurité en mer.

Où en est le secteur de la marine marchande ?

En 1987, le commerce maritime n'a pas connu de détérioration majeure, comme cela avait été le cas entre 1976 et 1986. Le transport pétrolier - après un passage désastreux - enregistre des signes de reprise : 2,4 p. 100 d'augmentation du transport des hydrocarbures et, surtout, 10 p. 100 d'augmentation des taux de fret.

On constate une hausse des taux de fret et des affrètements dans le vrac sec, mais aussi une concurrence très vive de la part des nouveaux pays industriels dans le secteur des lignes régulières.

Le transport maritime reste le premier mode de transport dans notre commerce international, avec 65 p. 100 de nos importations et 38,5 p. 100 de nos exportations. Cependant, plus de 84 p. 100 de nos échanges s'effectuent sous pavillon étranger. C'est très lourd.

Notre flotte, après une période de rajeunissement rapide, a vieilli. Le tonnage des navires diminue encore, comme leur nombre. En 1987, on comptait 47 sorties de flotte pour 25 entrées, soit, par conséquent, un solde négatif de 22 navires. Au total, il ne reste environ que 240 navires, dont 26 sous pavillon des Kerguelen. Les chiffres varient d'un rapport à l'autre, mais c'est à peu près de cet ordre.

Au 1^{er} janvier 1986, l'âge moyen des navires était de plus de dix ans, contre huit ans pour le reste des pays de l'O.C.D.E. En 1988, la moyenne d'âge a encore augmenté.

Est-ce un signe de déclin du pavillon national ? Plus du tiers de la flotte que contrôle l'armement français opère sous pavillons étrangers. La part de ces derniers dans notre commerce extérieur est grande : 78 p. 100 pour nos exportations ; 87 p. 100 pour nos importations.

La baisse des effectifs sur les navires se poursuit, dans le même temps ; ceux-ci ont diminué de 14 p. 100 entre 1985 et 1988, ce qui porte le nombre des personnels à 12 400 environ.

La situation financière de la marine marchande, quant à elle, a tendance à se stabiliser. Cela est dû à l'augmentation des taux de fret, mais aussi à la politique des armements en matière de désendettement et de réduction des charges financières.

Dans ce contexte, la réduction des dotations budgétaires semble malvenue. Que l'on trouve comme explication la fin du plan Guellec ou, tout simplement, l'attente du plan Le Drian, soit ! mais que l'on ne vienne pas évoquer la non-consommation de 50 millions de francs de crédits d'investissement en 1988.

L'année budgétaire ne coïncide pas toujours, sur le plan des achats de bateaux, avec les opportunités. Il existe pratiquement un marché de l'occasion pour les navires comme il en existe un pour les voitures, à ceci près, évidemment, que les coûts sont très différents. Il y a quelquefois des bonnes affaires à saisir de la part des armements pour acheter ou vendre un navire.

Tout redressement durable et structurel de notre flotte est, par conséquent, lié à l'effort de réduction des coûts d'exploitation du pavillon français et au redressement de l'outil de production.

Le plan Guellec a constitué une réponse pendant les deux dernières années ; il était, en effet, limité dans le temps et c'était donc sa seule ambition.

Le rapport Le Drian, dont vous souhaitez qu'il présente des solutions en profondeur, sur le long terme, nous fera sans doute attendre un peu, mais ces solutions se rapprocheront bien des autres !

Il faut aller vite dans ce domaine, car nous sommes très concurrencés, si l'on veut sauvegarder le pavillon national. C'est indispensable - tout le monde est d'accord sur ce point - pour des raisons économiques, tant nationales que régionales, et pour des raisons de défense.

Comme toujours, dans des opérations de ce genre, cela impose des sacrifices assez importants. Mais c'est un choix à faire entre ce qu'on appelle l'option zéro et la sauvegarde d'un certain noyau de marine marchande.

Ces sacrifices, on peut et on doit même les limiter. Le développement d'un pavillon « bis » sera impérativement accompagné d'un large volet social adapté au plan précédent, très court dans le temps, mais opportun ; il faut, en effet, envisager bien des aspects.

Concernant les pavillons *bis*, notons que le N.I.S.R. norvégien - Norwegian International Ship Register - que tout le monde commence à connaître et qui a été créé en 1987, compte déjà plus de 320 navires, dont 178 opéraient auparavant sous pavillon étranger. La Norvège a donc récupéré un nombre important de bateaux et, le moral des armateurs revenant, c'est toute une synergie qui a été créée avec, à la clé, une augmentation importante des effectifs nationaux norvégiens.

Le Danemark, lui aussi, a créé son pavillon *bis*, au mois d'août de cette année ; la R.F.A. étudie un projet et la Belgique pense au fameux pavillon luxembourgeois dont on a parlé sur le plan européen.

Les solutions se trouvent évidemment, pour nous comme pour tous ces pays, du côté des allègements fiscaux : défiscalisation des salaires et autres prestations, suppression de l'assujettissement à la taxe professionnelle - la profession souhaiterait, pour cette année au moins, la reconduction de l'allègement de 66 p. 100 accordé depuis deux ans - disparition des plus-values de cession en cas de réinvestissement.

Les solutions se trouvent aussi dans l'évolution de la protection sociale des marins et des règlements de travail, dans l'adaptation des reconversions et de la formation.

L'avenir de la marine marchande, c'est aussi et surtout l'Europe, avec les harmonisations nécessaires dans tous les domaines, notamment au niveau de la normalisation.

Les armements, dans ce milieu difficile et concurrentiel, ont opéré de nombreux regroupements afin d'atteindre des tailles significatives aux échelons européen et international. Des diversifications se poursuivent. L'intégration d'autres activités semble indispensable dans un futur proche. C'est, en substance, ce que disait récemment M. Abraham, président de la C.G.M., qui prévoyait à terme de ramener à 50 p. 100 la part des activités maritimes de la compagnie. Cela va donc beaucoup plus loin que le transport maritime, quelquefois jusqu'à la commercialisation sur les continents.

L'amélioration de la situation de la C.G.M., bien que très sensible entre 1982 et 1987, semble malgré tout à peine suffisante au regard des efforts budgétaires que l'Etat a consentis en sa faveur durant cette période, soit 2 687 millions de francs. Grâce au redressement de la conjoncture maritime au cours du premier semestre 1988, l'équilibre des comptes a tout de même été atteint en juin.

A ce sujet, je signale à l'attention de M. le ministre un article qui est paru dans *Ouest France* voilà quelques jours, relatant la position de M. Abraham au sujet du N.I.S.R. norvégien. Je peux vous le communiquer si cela vous intéresse, mais je suis persuadé que vous en avez déjà pris connaissance. Dans cet article, M. Abraham donne pratiquement son accord à la méthode suédoise de prise en compte d'un certain nombre de charges au niveau tant social que structurel. Ce n'est qu'une suggestion.

J'en viens aux cultures maritimes ; la situation est un peu plus claire dans ce domaine.

Ces cultures sont dominées par la conchyliculture, dont le poids économique est important, probablement plus qu'on ne l'imagine. Avec une production de 160 000 tonnes et un chiffre d'affaires de 2 milliards de francs, elles représentent 12 000 emplois permanents - soit autant que pour la marine marchande - et 10 000 emplois saisonniers.

Les nouvelles productions de poissons et crustacés, bien dominées techniquement grâce aux recherches de l'Ifremer notamment, ne sont pas encore concurrentielles face aux productions des pays du Nord - la Norvège principalement - ou du Canada. A terme, elles joueront certainement un rôle non négligeable dans le rééquilibrage des déficits du commerce extérieur dans le secteur des pêches.

Les aides aux entreprises de cultures marines proviennent des crédits englobés dans la dotation générale de décentralisation des régions. Elles ont représenté 14 millions de francs en 1988. L'Etat aide directement les opérations expérimentales ou innovantes, ainsi que les investissements dans les territoires d'outre-mer.

La première tranche des aides communautaires pour 1988 a été de 5,27 millions de francs. La seconde, demandée par la France, serait de 9,2 millions de francs.

Le secteur de la pêche, c'est une flotte à moderniser, malgré de fortes contraintes ; ce sont également des zones de pêche à défendre, ce qui n'est pas si simple quand on pense à ce qui se passe avec le Canada ou aux incidents survenus avec des bateaux espagnols. Ce sont aussi une production et sa commercialisation à organiser et à dynamiser grâce au F.I.O.M. en particulier, qui s'intéresse à la régularisation des apports, à l'investissement dans les criées et à d'autres créations de ce genre.

La capacité globale de capture s'est développée en 1987, par l'augmentation de la puissance des navires de plus de 12 mètres.

M. le président. Monsieur le rapporteur pour avis, vous avez déjà très largement dépassé votre temps de parole.

M. Yves Le Cozannet, rapporteur pour avis. Je vais conclure, monsieur le président.

Le programme d'orientation pluriannuel pour 1987-1991 - le P.O.P. - approuvé par la commission de Bruxelles, a impliqué, lui, une diminution des capacités globales de la flotte de pêche française de 2,7 p. 100 en puissance. Evidemment, cela va être de nature à faire pression sur nos armements à la pêche et il ne va pas être facile de les réduire. Dès 1989, on devrait sentir cet effort. La France joue le jeu européen ; pourvu que les autres le jouent également, car, dans ce cas, ce serait plus simple.

Il est important de mettre en place un suivi rigoureux du P.O.P. si la pêche veut continuer à bénéficier des subventions. Mais des interrogations subsistent, en raison de la suppression de la deuxième tranche des crédits du F.E.O.G.A. qui devait aller à la construction de nouveaux navires. Dès lors, qu'en sera-t-il de nos armements à la pêche et de la construction des bateaux ? Par ailleurs, les petits pêcheurs côtiers ne vont-ils pas être plus touchés que les autres armements ? Remarquons qu'en 1989, malgré toutes ces interrogations, il sera tout de même possible de construire un certain nombre de bateaux ; notre flotte de pêche pourra donc se renouveler.

Notre potentiel de prises ne peut se maintenir que si nous conservons nos zones de pêche ; nous en avons parlé tout à l'heure et je n'y reviendrai donc pas. Il faut une politique ferme et franche dans ce domaine.

Je parlerai également du déficit du secteur de la commercialisation, importation et exportation du poisson, qui est très important. Il s'élève à 8 milliards de francs et ne fait qu'augmenter d'une année sur l'autre. Il faut donc agir, l'aquaculture étant une arme dont nous devons nous servir à meilleur escient.

J'en viens à la subvention à l'E.N.I.M., qui est assez importante. Comme dans le domaine agricole, on enregistre de moins en moins de cotisants par rapport à ceux qui touchent soit des pensions, soit des retraites. Par conséquent, il ne peut en être autrement. On a parlé d'un transfert, mais je constate que le B.A.P.S.A. diminue également. Un budget annexe devrait donc traiter de ces problèmes.

Evoquant les écoles de la marine marchande, monsieur le ministre, je ne peux pas terminer mon intervention sans parler de la fermeture de l'établissement de Paimpol.

M. Jacques Mellick, ministre délégué. Pas par nous !

M. Yves Le Cozannet, rapporteur pour avis. Non, je le sais bien ! De toute manière, on disait depuis longtemps déjà que, sur les cinq écoles, quatre étaient de trop. Nous regrettons tout de même que celle de Paimpol ait été fermée la première.

Je mentionnerai encore le plan de réorganisation suivant lequel une partie de l'E.N.I.M. devait être décentralisée à Paimpol. On a essayé de créer des stages de formation de longue durée pour donner aux capitaines de la marine marchande une formation commerciale et continue leur permettant de mieux s'adapter lorsqu'ils sont obligés de quitter la marine marchande, ce qui est le cas pour la plupart d'entre eux à mi-parcours de leur carrière.

On a parlé des écoles d'apprentissage maritime. Il en existe une tout près de Paimpol. Elle se développe et a créé des C.A.P. pêche à trois niveaux. Je crois que c'est la bonne formule. Cependant, quelquefois, les enfants des pêcheurs ont du mal à y rester trois ans, ce qui serait pourtant la meilleure solution pour eux.

Enfin, la sécurité aussi est importante. Les C.R.O.S.S. - centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage - ont été fort développés les années passées. Quant à la S.N.S.M., elle reçoit, comme l'an dernier, les crédits qui lui sont nécessaires pour développer son activité. Dans ce domaine, il est heureux qu'aucune suppression d'emploi - comme le disait mon collègue M. Régnauld, tout à l'heure - ne soit prévue pour 1989.

En commission - nous n'étions pas très nombreux, comme ce soir d'ailleurs, mais il est vrai que l'heure est avancée - M. de Catuelan a émis quelques réflexions concernant la sécurité sur les grands navires. En effet, avec la réduction des postes, on atteint actuellement une limite très proche de la saturation.

Telles sont les précisions que je souhaitais présenter. La commission des affaires économiques et du Plan n'a pas jugé possible d'émettre un avis favorable sur ce budget, compte tenu de la réduction des crédits à l'investissement (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R.P.R.*)

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

M. Tony Larue, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (ports maritimes). Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, le trafic global de marchandises débarquées et embarquées, en 1987, dans l'ensemble des ports maritimes métropolitains, a été de 281 millions de tonnes, sensiblement égal à celui de 1986, alors que le commerce mondial a crû de 5,2 p. 100.

Ce résultat s'analyse en une baisse de plus de 4 p. 100 du trafic des produits pétroliers, qui atteint 147 millions de tonnes contre 154 millions de tonnes en 1986, et en une augmentation de 5 p. 100 du trafic des autres marchandises qui s'élève à 133 millions de tonnes contre 127 millions de tonnes en 1986.

Observons, cependant, que l'année 1986 est considérée comme étant exceptionnelle en ce qui concerne les produits pétroliers en raison de la conjonction d'éléments favorables : la baisse du dollar et celle du prix du pétrole.

S'agissant des ports autonomes, le trafic total de marchandises s'est élevé, en 1987, à 230 millions de tonnes, soit une diminution de 1,6 p. 100 par rapport à l'année précédente. L'étude de cette situation révèle une évolution contrastée. Ainsi, en 1987, le Havre enregistre un trafic supérieur de 8,2 p. 100 à celui de 1986 ; à Bordeaux l'accroissement est de 3,2 p. 100 ; Dunkerque et Nantes - Saint-Nazaire, eux, constatent un trafic sensiblement égal alors que Rouen et Marseille connaissent des baisses atteignant respectivement 3,50 p. 100 et 7,50 p. 100.

Observons, par ailleurs, que le trafic de marchandises diverses, porteur de la plus forte valeur ajoutée, progresse régulièrement de 4,50 p. 100 tandis que celui des conteneurs s'accroît seulement de 1,50 p. 100, mais avec de sensibles variations selon les ports.

En effet, le trafic augmente en effet au Havre de 14,50 p. 100, de 3 p. 100 à Dunkerque et à Rouen et baisse de 13 p. 100 à Marseille.

Retenons cependant que le port de Marseille a subi le départ d'un armement américain spécialisé dans les conteneurs et de longues périodes de grèves, alors que le port du Havre a bénéficié, d'une part, dès 1987, des accords de manutention, et, d'autre part, de la création de vingt lignes nouvelles.

Nous constatons donc avec satisfaction qu'en 1987 le port autonome du Havre a connu une progression qui le place désormais dans le peloton de tête des ports européens.

S'agissant des six ports autonomes métropolitains, les résultats provisoires font apparaître, pour le premier semestre de la présente année, un recul d'environ 5 p. 100 du trafic total - 112 millions de tonnes contre 117 millions de tonnes pour la période correspondante de 1987.

Cette régression résulte d'une baisse de 3,50 p. 100 des entrées et de 8,90 p. 100 des sorties.

Dans les ports de l'Europe du Nord, la situation, pour l'année 1987, est très contrastée : Rotterdam enregistre une baisse du trafic globale de 2,8 p. 100 tandis que Hambourg et Anvers font état respectivement d'une hausse de 4 p. 100 et de 0,40 p. 100.

S'agissant de la situation financière de nos ports, nous remarquons que les efforts engagés pour accroître l'excédent brut d'exploitation et la marge brute d'autofinancement ne sont pas pleinement satisfaisants, et ce pour deux raisons : d'une part, la nécessité de mettre en œuvre d'importants programmes d'investissement, de modernisation et d'adaptation de nos équipements portuaires et, d'autre part, la diminution des recettes résultant de trafics autrefois rémunérateurs, tels que l'ont été le charbon et le pétrole.

J'en viens maintenant à l'examen des crédits.

Le montant total des crédits de paiement proposés par le Gouvernement pour les ports maritimes progresse de 12 p. 100 : 798 millions de francs contre 712 millions de francs en 1988.

Cette sensible augmentation des crédits - nous tenons à le souligner - est, en pourcentage, trois fois supérieure à celle de la moyenne du budget général.

Les crédits permettent de faire face aux frais de fonctionnement et aux dépenses en capital.

Les crédits de fonctionnement ne sollicitent aucune remarque. Ils s'élèvent à 63 millions de francs, soit un surplus de 7,4 p. 100 par rapport à ceux de l'année précédente.

S'agissant de l'aide de l'Etat, il convient de souligner une particularité dont l'intérêt ne peut pas nous échapper.

En effet, les gains de productivité obtenus par une meilleure exploitation des établissements publics portuaires devant réduire la contribution de l'Etat, il s'ensuit que la subvention versée aux ports autonomes, en application de la loi du 20 juin 1965, est maintenue, pour la cinquième année consécutive, à 483 millions de francs.

En revanche, les dépenses en capital, qu'il s'agisse des crédits de paiement - 251 millions de francs, en augmentation de plus de 47 p. 100 - ou des autorisations de programme - 295 millions de francs, soit un surplus de 10 p. 100 - traduisent, à notre satisfaction, la volonté de l'Etat de poursuivre l'effort public en faveur des investissements portuaires visant à moderniser et à développer les équipements des ports français en fonction de la croissance des besoins, du trafic et des modifications intervenues dans la taille des navires.

S'agissant des ports autonomes, nous avons noté qu'il est prévu de prolonger le quai de Flandre à Dunkerque, d'aménager la troisième tranche de port rapide aval du Havre pour le trafic des conteneurs, de poursuivre les investissements à Nantes - Saint-Nazaire pour le trafic agro-alimentaire ainsi que l'amélioration des accès nautiques à Rouen et à Bordeaux, où sera implantée une nouvelle unité d'engrais, enfin, d'adapter l'infrastructure et les installations radar à Marseille.

Nous ne pouvons donc que féliciter le Gouvernement, qui s'est engagé à satisfaire la promesse faite par son prédécesseur de répartir - il est vrai, avec des recettes de nature différente - une dotation en capital de 1 357 millions de francs entre les ports autonomes.

Financée par l'ouverture de crédits dans le collectif budgétaire de fin d'année - nous l'examinerons prochainement - cette dotation permettra aux ports autonomes de retrouver un équilibre financier qui est actuellement compromis par un lourd endettement.

Nous faisons confiance au Gouvernement, notamment à vous, messieurs les ministres, pour justifier, si besoin s'en fait sentir, cette mesure d'assainissement financier auprès de la Commission de Bruxelles, toujours attentive aux conditions d'attribution des aides publiques nationales.

De tout ce qui précède, il est patent que le Gouvernement, par des crédits budgétaires en net accroissement, donne ainsi les moyens indispensables aux ports autonomes de poursuivre tous travaux et aménagements destinés à améliorer la compétitivité de notre filière portuaire face à nos concurrents européens qui, de leur côté - nous le savons - accentuent leurs efforts pour être les mieux placés dans l'Europe de demain.

Précisément, un indice révélateur de l'insuffisante compétitivité de nos ports nous est fourni par le véritable problème que constituent les détournements de trafic. On peut dire, messieurs les ministres, que c'est un serpent de mer, car on en parle chaque année.

En 1987, les trafics détournés ont porté sur 130 milliards de francs - 89 milliards de francs à l'importation et près de 49 milliards de francs à l'exportation.

Les détournements de trafic, s'agissant des importations, sont passés de 14,4 p. 100 en 1986 à 16,6 p. 100 en 1987 en tonnage et de 30,6 p. 100 à 32,1 p. 100 en valeur, tandis que, pour les exportations, ils sont restés à peu près stables.

Les grands bénéficiaires de ces détournements, tant en ce qui concerne les entrées que les sorties, sont les ports belges. Quelle en est la raison ? C'est, comparé à celui des ports concurrents, le coût élevé en France des frais de manutention, qui peuvent atteindre, en effet, jusqu'à 80 p. 100 du coût de passage au port.

Il convient de noter que d'importants efforts ont été accomplis pour obtenir une diminution de ces frais. Des plans sociaux, établis avec l'accord des parties en cause, ont notamment permis de diminuer le nombre des dockers qui, de 11 248 au 31 décembre 1986 est passé à 9 060 au 30 juin dernier, grâce à des cessations anticipées d'activité et des départs volontaires.

Bien que lente, l'évolution constatée est significative. S'agissant des deux ports pour lesquels nous disposons d'un certain recul quant à l'application des plans de manutention, nous constatons que l'amélioration est importante au Havre, plus modeste mais utile à Dunkerque.

Notons cependant que les efforts accomplis - ils doivent être poursuivis - ne seront vraiment efficaces que si la baisse des coûts profite aux usagers de nos ports, qui sont seuls en mesure de mettre en concurrence les différents ports européens.

Observons enfin avec satisfaction, d'une part, l'abrogation, à dater du 1^{er} janvier 1989, de la tarification routière obligatoire, consacrée par le décret du 6 mai 1988, et, d'autre part, l'adoption d'un nouveau schéma autoroutier, présenté au comité interministériel d'aménagement du territoire - C.I.A.T. - qui, densifiant les liaisons transversales, tend à organiser une meilleure desserte des ports français.

Je souligne enfin la création, cette année, d'un conseil national des communautés portuaires - C.N.C.P. - dont la vocation essentielle est de rechercher activement tous les moyens visant à l'amélioration de la compétitivité de la filière portuaire et à l'élimination de nombreux handicaps qui pénalisent encore nos ports.

Au nom de la commission des finances du Sénat, je forme le vœu que l'ensemble des propositions que je viens de rappeler, ajoutées à la pugnacité de la direction et du personnel de chacun de nos grands ports, contribuent à l'augmentation du trafic et permettent à la France de prendre la part qui lui revient dans le commerce mondial.

Au terme de cette présentation, le rapporteur spécial et les membres de la commission des finances proposent au Sénat d'adopter les crédits des ports maritimes inscrits dans le projet de budget de la mer pour 1989. (*Applaudissements.*)

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

M. Claude Prouvoeur, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (ports maritime). Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le ministre délégué, mes chers collègues, considéré globalement, le projet de budget de la mer pour 1989 présente une augmentation intéressante des crédits, qui s'établissent à 5,95 milliards de francs, soit 9 p. 100 de plus qu'en 1988.

Cette progression flatteuse doit cependant être relativisée dans la mesure où, sur ces quelque six milliards de francs, les nécessaires dépenses de solidarité occupent une place essentielle.

Ainsi, 4 milliards de francs, soit les deux tiers du budget, sont consacrés à la contribution de l'Etat à l'équilibre de l'établissement national des invalides de la marine.

Les ports maritimes ne sont cependant pas trop mal lotis dans ce projet de budget, puisque les crédits les concernant enregistrent une augmentation de l'ordre de 12 p. 100 pour atteindre 798 millions de francs pour 1989.

Si la subvention versée par l'Etat aux ports autonomes est maintenue au même niveau que les années antérieures - 483,4 millions de francs - les dépenses en capital augmentent, en autorisations de programme comme en crédits de paiement, de façon incontestablement positive.

Ces évolutions paraîtraient donc favorables si de nouvelles raisons d'inquiétude n'étaient apparues.

En 1987, une dotation exceptionnelle, prélevée sur les recettes de privatisations, avait été annoncée et devait être versée aux ports autonomes afin de permettre à ces derniers d'apurer leurs dettes à l'égard du fonds de développement économique et social et de financer leur participation à la mise en œuvre de plans de compétitivité.

Vous nous avez indiqué, monsieur le ministre délégué, lors de votre audition par la commission des affaires économiques et du Plan, que vous vous efforciez d'en obtenir le versement.

Je me réjouis que le collectif budgétaire qui nous sera prochainement proposé prévoit le versement effectif de cette dotation, dont vous avez bien voulu convenir qu'elle était fondamentale pour l'amélioration du bilan de nos ports et la restauration de leur compétitivité.

La récente décision de ne pas mettre en œuvre de nouveaux plans de restructuration, dans l'attente des conclusions du rapport Brossier, est un autre sujet d'inquiétude.

Il y a là un risque réel de briser l'effort engagé par les ports autonomes, au moment où les plans de compétitivité adoptés par les autorités portuaires commencent à peine à porter leurs fruits. Sur ce point, les explications que vous nous avez fournies lors de votre audition ne nous ont pas entièrement convaincus...

Le souci de temporiser qui semble animer la politique que vous conduisez fait peser une fâcheuse incertitude sur la possibilité de poursuivre l'effort engagé et, par conséquent, sur l'avenir de la filière portuaire française.

Il ne semble pas qu'il y ait, en ce domaine, monsieur le ministre délégué, beaucoup de temps à perdre.

Alors qu'à l'étranger les ports concurrents travaillent à creuser leur avantage, le mouvement de redressement de la filière portuaire risque de s'enrayer. L'arrêt du redressement amorcé pénaliserait lourdement, dans les années à venir, les ports français. Tout retard pris dans la course internationale à la compétitivité portuaire se traduira, demain, par des pertes significatives de trafic.

En effet, et sans attendre l'achèvement du grand marché unique européen, les ports français sont, d'ores et déjà, en concurrence directe avec les ports des autres Etats membres.

La contraction du trafic transitant par les ports autonomes au cours de l'année 1987 et au premier semestre de 1988 doit nous inciter à poursuivre l'effort engagé, d'autant plus qu'en 1987, comme les années précédentes, de mauvais résultats ont été enregistrés en matière de détournements de trafic.

Ces détournements, qui reflètent l'appréciation portée sur la compétitivité de nos ports, continuent d'augmenter de 3 p. 100 en tonnage et de 3,1 p. 100 en valeur.

C'est ainsi une part croissante du commerce extérieur français en provenance ou à destination de la France qui échappe à nos ports.

L'insuffisante compétitivité de notre filière portuaire résulte, tout d'abord, du coût élevé de l'acheminement terrestre, qui tient, aujourd'hui, une part essentielle dans le choix des chargeurs, compte tenu de la conteneurisation des trafics.

Le coût de passage au port est un autre facteur pénalisant.

Sur ce point, là où des efforts importants ont été consentis, des résultats sont déjà perceptibles.

La percée du Havre, en 1987, sur le trafic conteneurisé - plus 14 p. 100 - est ainsi due à la réduction du nombre d'hommes employés par portique - 15 à 17 hommes au lieu de 22 à 25 antérieurement.

Une partie de l'écart a été comblée d'environ 50 p. 100 au niveau des prix de revient. Il faut cependant rappeler que le port d'Anvers n'emploie, en moyenne, que dix employés par portique.

Un effort important d'amélioration de la productivité du secteur tertiaire portuaire français a été amorcé, en particulier, à la suite du rapport Dupuydauby.

En matière de manutention portuaire, les plans sociaux et de compétitivité mis en place commencent à porter leurs fruits.

Comme je l'ai précédemment indiqué, la décision de geler ces plans sociaux paraît inopportune.

Si le souci que vous avez exposé, monsieur le ministre délégué, de procéder à un bilan de ce qui a déjà été accompli peut paraître légitime, il y a cependant un danger réel de remettre en cause l'effort entrepris et ses acquis.

Des aménagements pourraient encore être apportés en matière de renforcement de la compétitivité de nos ports, notamment dans le domaine de la fiscalité.

La taxe professionnelle continue, en effet, à peser sur les opérations de manutention effectuées en situation d'extra-territorialité, alors que les opérations liées au commerce extérieur sont exonérées de la T.V.A.

Nous sommes en présence d'une distorsion fâcheuse sur laquelle j'ai déjà eu, monsieur le ministre, l'occasion d'attirer votre attention.

Des améliorations ont été apportées en matière de pré-acheminement et de post-acheminement. Le nouveau schéma directeur routier, approuvé en février 1988, améliore notamment la desserte des ports du Havre, de Rouen et de Nantes-Saint-Nazaire. L'effort entrepris de mise à grand gabarit de la desserte fluviale doit être poursuivi.

Des résultats satisfaisants ont également été enregistrés en matière d'harmonisation des réglementations douanières, d'informatisation des procédures de dédouanement et de suivi informatisé des marchandises.

Enfin, la mise en place du conseil national des communautés portuaires me paraît être un élément extrêmement positif.

Cette instance, créée en septembre 1987, permet la concertation et la confrontation des réflexions de tous les partenaires sur les moyens d'améliorer la compétitivité du système portuaire français.

Voilà, me semble-t-il, l'une des conditions nécessaires à la mise en place d'une politique portuaire globale que j'appelle, depuis plusieurs années, de mes vœux.

En conclusion, il me semble, messieurs les ministres, que, en dépit d'éléments positifs, votre budget ne lève pas les incertitudes qui pèsent aujourd'hui sur la filière portuaire française.

Ce projet de budget me paraît refléter plus une attitude d'attente que l'engagement déterminé des pouvoirs publics à soutenir l'effort entrepris.

La commission des affaires économiques et du Plan s'en remettra donc à la sagesse du Sénat pour le vote des crédits relatifs aux ports maritimes pour 1989. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée 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, 17 minutes ;

Groupe de l'union centriste, 30 minutes ;

Groupe socialiste, 37 minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants, 14 minutes ;

Groupe communiste, 5 minutes.

La parole est à M. Oudin.

M. Jacques Oudin. Monsieur le ministre, vous avez la responsabilité d'un secteur essentiel : la mer. C'est un secteur autour duquel se développe un nombre considérable d'activités avec les grands ports et les zones industrialo-portuaires, avec les cultures marines traditionnelles ou nouvelles, dont nous connaissons les possibilités de développement, avec les zones de loisirs dont il est nécessaire de pouvoir assurer à la fois le développement et la protection.

Vous êtes à la tête d'un grand ministère, avec des moyens modestes, face à une conjoncture parfois difficile.

La France a un grand passé maritime. Elle doit pouvoir maintenir son rang parce que nous sommes la quatrième puissance exportatrice mondiale, parce que nos territoires et départements d'outre-mer sont répartis sur tous les océans et parce que nous sommes au centre de l'Europe, avec une façade maritime importante.

Il n'en demeure pas moins que les populations maritimes sont inquiètes pour l'avenir au regard des mutations que vous avez évoquées. En tant qu'élus nationaux, mais ayant également des responsabilités locales sur le littoral, nous partageons ces inquiétudes, qui sont au nombre de quatre.

Première inquiétude, devant la situation dramatique de notre flotte de commerce, demeure, dans toutes les mémoires, l'image du paquebot *France*. Autrefois majestueux et digne représentant de la France sur les océans, puis devenu ingérable par la faute de corporatismes aveugles, il navigue maintenant sous pavillon norvégien et s'appelle le *Norway*.

Les plus grands paquebots du monde viennent de sortir des cales de Saint-Nazaire. Ils n'étaient pas destinés à la France. Le récent débat au Sénat n'a pas dissipé toutes les craintes quant à l'avenir de notre flotte de commerce.

La deuxième inquiétude concerne la situation de nos ports de commerce et de toute la filière portuaire, dont vient de parler notre collègue M. Prouvoyer.

Quel sera l'avenir de nos ports face à la redoutable concurrence des ports belges et hollandais ? La compétitivité de nos équipements, de nos installations, de nos moyens de desserte doit être améliorée. Mais cela sera-t-il vraiment possible si nous n'arrivons pas à surmonter, dans la concertation et l'entente, comme vous l'avez dit vous-même, ces blocages corporatifs catégoriels et syndicaux, dont j'ai déjà parlé, et qui freinent certaines évolutions nécessaires ?

La troisième inquiétude vise la situation des secteurs de la pêche. La politique communautaire - ce fameux plan d'orientation pluriannuel qu'on a évoqué voilà un instant - nous impose de diminuer à la fois le tonnage et la puissance de nos bateaux de pêche - de 2 à 3 p. 100. L'importance des apports et des effectifs diminue depuis plusieurs années, avant même le P.O.P. Or notre balance commerciale des produits de la mer est déficitaire de plusieurs milliards de francs.

Face à une concurrence notamment espagnole, dont la loyauté n'est pas toujours la règle d'or, nous devons réagir. Nous devons, certes, nous défendre, mais il nous faut également attaquer en modernisant nos infrastructures et notre flotte, en formant davantage nos patrons et nos équipages, en développant la filière pêche, plus particulièrement la chaîne du froid.

Notre pêche est en déclin. Pour ma part, je crois en son avenir. Je souhaite, monsieur le ministre délégué, que vous puissiez nous donner des assurances sur la politique que vous entendez mener dans ce domaine, notamment en ce qui concerne la poursuite des aides financières au renouvellement et à la modernisation de nos unités de pêche.

Enfin, la quatrième inquiétude, peut-être la plus grave - c'est en tout cas une inquiétude grandissante - se manifeste devant la qualité de nos eaux littorales. Les eaux littorales concernent à la fois les eaux de baignade et les eaux conchylicoles. Leur qualité se dégrade et entraîne, de ce fait, soit des marées vertes, qui rendent des portions entières de littoral quasi impropres à toute exploitation, soit des phéno-

mènes plus localisés qui entraînent de plus en plus souvent, dans des zones de plus en plus larges, des interdictions de ramassage de coquillages.

Cette dégradation présente, dans certains endroits, des aspects dramatiques, car il faut savoir que le littoral est une zone de convergence de pollutions, venant de la terre, venant de la mer, ou générées sur place par des concentrations humaines qui fluctuent considérablement.

Certes, des efforts non négligeables ont été faits pour assainir le littoral contre les pollutions biologiques, mais il reste encore tant à faire !

Un récent rapport a fait apparaître que, sur le littoral de la Normandie à la Charente, pour ne citer que celui-là, si 250 stations d'épuration avaient bien été construites au cours des trente dernières années, si 1 200 000 habitants ont pu être raccordés, nous devons encore faire un effort équivalent : construire 250 stations et raccorder 1 300 000 habitants.

Mais aux pollutions biologiques s'ajoutent de multiples pollutions chimiques, contre lesquelles nous luttons mal. L'agriculture elle-même, par une exploitation intensive, engendre des pollutions excessives : pollutions bactériologiques liées à des épandages inconsidérés produits par des élevages très concentrés, pollutions phosphatées par les eaux superficielles chargées de matières en suspension, enfin, pollutions de plus en plus préoccupantes des eaux souterraines par les nitrates.

Monsieur le ministre, vous n'êtes malheureusement ni le ministre de l'environnement, ni celui de l'agriculture, ni celui de l'industrie, et encore moins celui de la santé. Or tous sont compétents pour examiner ces problèmes de pollution, mais chacun a une compétence partielle et limitée. C'est pourquoi nous avons le devoir et le pouvoir d'alerter le Gouvernement sur ce grave problème.

Aucune solution ne sera trouvée si nous ne mettons pas en place une véritable politique de l'eau, une politique interministérielle et volontariste, une action dotée de moyens financiers importants, une action dont le Parlement sera tenu informé, une action qui doit mobiliser à la fois les professions, les élus et les pouvoirs publics.

Tous les rapporteurs, tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, ont soulevé ce problème dans leur rapport respectif. Il s'agit d'une question grave, d'un phénomène général sur la plus grande partie du littoral et, surtout, d'un problème urgent. Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre délégué, quelle politique vous entendez mener dans ce domaine ?

Au-delà de ces quatre grandes inquiétudes, je voudrais faire trois observations et formuler une invitation.

La première observation concerne la loi du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral. Un de nos rapporteurs, M. Bernard Hugo, a souligné le bilan médiocre de la loi « Littoral ». J'insisterai pour ma part sur un point particulier : les schémas de mise en valeur de la mer.

Ces schémas sont mentionnés dans la loi de décentralisation de juillet 1983. L'association nationale des élus du littoral, dont je suis le secrétaire général, a demandé à l'époque que la loi « Littoral » puisse en faire à nouveau état.

Il a toutefois fallu attendre le décret d'application de décembre 1986 pour commencer une réflexion sur ce vaste domaine. En octobre 1987, votre prédécesseur annonçait, à notre congrès de Biarritz, le lancement de trois schémas de mise en valeur de la mer. Pour l'instant, deux semblent être envisagés, l'un dans le Sud-Finistère, le second autour de la baie de Bourgneuf, à la frontière de la Loire-Atlantique et de la Vendée. Encore a-t-il fallu, pour ces deux derniers, que je réunisse personnellement, le 17 mars 1986, dans l'île de Noirmoutier, tous les représentants des communes éventuellement concernées, et que je remette en main propre à votre prédécesseur, qui passait par hasard sur le continent le jour même, une pétition pour que le processus s'amorçât.

Un schéma de mise en valeur de la mer est une étude sur l'organisation de l'espace marin et du littoral. Il ne pourra avoir de résultat positif que si, au-delà des simples études, il débouche sur un véritable programme d'aménagement et de salubrité. Puis-je vous demander, monsieur le ministre délégué, quelle suite vous entendez donner à cette action et si les schémas de mise en valeur de la mer seront pour vous une priorité ?

Ma deuxième observation concerne l'île de Noirmoutier. C'est un sujet plus modeste. Je parlerai d'abord des subventions pour la défense contre la mer. C'est, dans votre budget, un chapitre modeste, mais d'une grande importance pour cette île dont les deux tiers de la surface sont sous le niveau des hautes eaux et dont je suis le conseiller général. Nous venons de recevoir les crédits de paiement pour les autorisations de programme concernant l'année 1987. Ce soir, en arrivant au Sénat, j'ai appris une bonne nouvelle et je serais heureux que vous puissiez la confirmer, monsieur le ministre délégué. Les crédits de paiement pour 1988 auraient été notifiés au préfet de la Vendée. Il était temps !

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Vous le voyez, c'est bien organisé. (*Sourires.*)

M. Jacques Oudin. Je profite de cette occasion pour attirer votre attention sur la situation du seul port de France qui, à l'heure actuelle, n'ait pas de propriétaire : celui de Noirmoutier-en-l'Île. L'Etat s'en est dessaisi et le département ne l'a toujours pas pris officiellement en charge. Il faut préciser que la carence passée de l'Etat, depuis quinze ans, ne favorise pas la recherche d'une solution. Pendant ces quinze dernières années, l'Etat a consacré 150 000 francs à l'entretien de ce port. En trois ans, le département, bien qu'il n'en soit pas officiellement propriétaire, a effectué pour 1,5 million de francs de travaux d'entretien.

Ce port est dans un état de délabrement avancé et seul un plan d'ensemble serait susceptible de sauver cette part de notre patrimoine. Je vous remercie par avance, monsieur le ministre délégué, de bien vouloir vous intéresser à ce modeste dossier.

Ma troisième observation concernera la S.N.S.M. - société nationale de sauvetage en mer.

Je voudrais, ici, rendre un hommage public et appuyé à cette grande association formée quasi exclusivement de bénévoles. Sans doute, certains de nos collègues ignorent-ils qu'y servent 5 000 bénévoles pour 43 salariés. C'est donc une association dont le dévouement est sans limite et dont les sacrifices ne se comptent plus. Je souhaite rendre hommage à ces sauveteurs - je les connais bien car je préside une station de sauvetage - à leurs épouses et à leurs familles.

Pour compléter les moyens financiers de la S.N.S.M., en Vendée, nous avons lancé une vaste opération de collecte de fonds. Grâce à la générosité de beaucoup, nous allons pouvoir aider au financement d'un nouveau bateau de sauvetage.

Toutefois, monsieur le ministre, j'attire votre attention sur les subventions allouées à cette société. Dans le projet de budget pour 1989, 8,5 millions de francs sont inscrits pour les investissements et 3,1 millions de francs pour le fonctionnement. Ces sommes sont identiques à celles qui étaient inscrites au budget de 1988.

Je souhaite, monsieur le ministre délégué, que vous puissiez prendre l'engagement d'ajuster ces sommes au budget de 1990 pour permettre à la S.N.S.M. de poursuivre ses missions avec le dévouement et l'efficacité que chacun lui reconnaît.

Enfin, je conclurai par une invitation, ou plutôt par la confirmation de l'invitation que vous a adressée le président de l'association nationale des élus du littoral, pour venir au congrès de Nantes, les 8 et 9 décembre prochains. Cette manifestation marquera le dixième anniversaire de la création de cette association et pérenniser la concertation qui a toujours existé entre les élus du littoral et le ministre chargé de la mer.

Compte tenu de la diversité de notre littoral et de la multiplicité des problèmes qu'il pose, une concertation permanente et approfondie, que vous avez d'ailleurs souhaitée, nous paraît indispensable. Elle l'est, à n'en pas douter. C'est le vœu que je formule et je suis sûr que vous le partagez.

Monsieur le ministre délégué, solidaire des conclusions de la commission des finances, pour ma part, je voterai le budget de votre ministère.

M. René Régnault, rapporteur spécial. Très bien !

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

M. Jacques Bialski. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, l'examen des crédits du ministre délégué auprès du ministre des transports et de la

mer, chargé de la mer, est toujours attendu avec impatience par les élus des régions littorales constamment confrontés aux difficiles questions liées à la vie portuaire, à la concurrence étrangère et à tous les secteurs de l'exploitation maritime, c'est-à-dire pratiquement à toute la chaîne du transport.

Ces difficultés, chacun d'entre nous les connaît et, au fil des ans, nous essayons de lever les obstacles qui peuvent se dresser et venir contrarier notre développement et notre indépendance économique.

Les données liées à ces problèmes sont en constante évolution et un budget de la mer ne peut pas se contenter de colmater les brèches. Il se doit au contraire d'afficher une ambition suscitant et impulsant une démarche offensive.

L'an dernier, au-delà des bonnes intentions, le document qui nous était présenté pêchait par une insuffisance de moyens, une absence de pragmatisme commercial et un traitement superficiel des problèmes. C'était un bel exemple de pilotage à vue, à courte vue disais-je même, aggravé par le fait que le pilote, en l'occurrence votre prédécesseur, monsieur le ministre délégué, n'était pas maître des commandes.

Aujourd'hui, je dirai, comme mon ami Albert Denvers l'a fait avant moi à l'Assemblée nationale, que ce budget est acceptable, voire convenable, et qu'il doit être analysé comme un budget d'attente et de transition pour préparer l'avenir avec de nouvelles perspectives.

Par rapport à l'exercice précédent, on relève un certain nombre d'augmentations de crédits qui déterminent autant d'objectifs prioritaires, autant d'impératifs traduisant une réelle volonté politique d'adaptation d'un secteur en pleine mutation.

Comment ne pas souscrire, monsieur le ministre délégué, mes chers collègues, aux principales orientations définies ici et qui sont autant d'enjeux pour le monde maritime de demain ? Je citerai : la pratique quotidienne de la solidarité, avec une subvention renforcée à l'E.N.I.M., l'effort en faveur de la formation maritime, le souci de définir de manière consensuelle les éléments d'une politique structurelle de la marine marchande, la volonté d'adapter la pêche aux contraintes existantes et, enfin, la poursuite du vaste programme engagé pour moderniser les ports.

Voilà une méthode de travail et d'analyse qui, si elle est appliquée sans détour, devrait permettre de repositionner la France à la hauteur des atouts dont elle dispose en ce domaine.

Nous ne sommes plus aujourd'hui parmi les plus performants alors que nous devrions être aux premiers rangs. Comment accepter qu'un pays qui possède des milliers de kilomètres de côtes, des traditions maritimes séculaires et des outils non négligeables, mais dont les performances doivent cependant toujours être améliorées, puisse figurer à un rang aussi modeste sur le plan mondial ?

Certes, le monde maritime fut souvent victime de politiques timorées ou dogmatiques qui ne lui ont pas permis de s'adapter à l'environnement international alors que, dans le même temps, nos concurrents étrangers utilisaient et concentraient à bon escient et pleinement toutes leurs ressources.

Le passé explique le présent. Mais, au-delà de ce constat, notre devoir consiste aujourd'hui à mieux utiliser toutes nos forces, à placer tous les intervenants du secteur maritime et de la chaîne de transports devant leurs responsabilités et, enfin, à suivre des lignes directrices cohérentes qui s'inscrivent dans le moyen et le long terme.

Messieurs les ministres, mes chers collègues, je suis de ceux qui considèrent que les grandes orientations qui ont inspiré ce budget ouvrent la voie du redressement. Avec près de 6 milliards de francs et une progression de 9 p. 100 par rapport à 1988, il permet de faire face et de s'adapter aux évolutions qui bouleversent le paysage des activités maritimes.

Certes, la progression que nous enregistrons est due pour une part importante à l'augmentation de la subvention versée à l'E.N.I.M., qui représente 68 p. 100 du chiffre global. Mais il s'agit là d'un acte de solidarité envers un établissement dont la spécificité ne peut être remise en cause, bien que son financement dépende de plus en plus de la subvention de l'Etat, ainsi que de la compensation et de la surcompensation des régimes sociaux.

Nous devons aussi nous féliciter des efforts consentis en faveur de la société nationale de sauvetage en mer et, à ce sujet, je partage pleinement les propos de mon collègue

M. Oudin. Cette association, reconnue d'utilité publique, que nous défendons tous et qui nous tient à cœur, ne doit plus être astreinte à la mendicité et elle doit donc poursuivre déceimment la mise en œuvre de son plan de renouvellement des embarcations.

Ces sujets de satisfaction ne cachent pas pour autant notre inquiétude devant la situation pour le moins délicate dans laquelle se trouve notre flotte de commerce. Elle connaît une crise profonde parce que les pouvoirs publics n'ont pas eu la volonté, voilà vingt ans déjà, d'intervenir efficacement sur le fond des problèmes.

Depuis 1980, les effectifs des officiers et des marins français ont diminué de moitié. La flotte de commerce française a encore perdu vingt-deux navires pour la seule année 1987. Ces deux données chiffrées sont suffisamment et tristement éloquents pour mesurer l'ampleur de cette hémorragie dont les origines tiennent à la politique de plus en plus accentuée d'internationalisation conduite par les armateurs, une politique souvent dictée par des considérations financières. Les pavillons de complaisance et leur succédané français, le pavillon des Kerguelen, irritent profondément et à juste titre les gens de mer.

Il est temps, mes chers collègues, que nous sortions de cette situation pour le moins ambiguë et qu'une solution soit trouvée dans la définition d'une politique d'ensemble du transport maritime.

Le plan « marine marchande » de 1986, qui contenait, je l'ai dit à l'époque, un certain nombre de mesures positives, n'a rien résolu parce qu'il ne s'attaquait pas au fond des choses. Il n'a pas enrayer le déclin parce qu'il ne déterminait pas des actions à long terme, reposant sur un consensus entre les armateurs, les organisations syndicales et l'Etat.

En ce domaine, les recettes miracles n'existent pas. Seules la volonté d'aboutir et une farouche détermination de tous, inscrites dans la continuité, éviteront à la France de disparaître de la scène du transport maritime international.

Commençons par préserver les emplois, par sauvegarder nos entreprises en facilitant la modernisation des outils existants, et cela sans perdre de temps si l'on veut que le transport maritime français trouve la place qui doit être la sienne dans le cadre d'une politique de promotion des armements européens.

Permettez, monsieur le ministre, mes chers collègues, que l'élu du Nord qui vous parle ce soir s'attarde un instant sur un autre sujet, mais tout aussi important : celui de la compétitivité de nos ports, malheureusement tous confrontés à une concurrence internationale sévère où tous les coups sont permis, même et surtout à la veille de l'ouverture du grand marché unique européen.

Je me réjouis, par ailleurs, que ce budget assure une nette progression des crédits affectés aux ports maritimes dont l'avenir reste cependant conditionné à la qualité des installations et des équipements.

A ce sujet, je me dois de rappeler que, à la fin de l'année 1987, le Premier ministre de l'époque avait réussi ce qu'on appelle aujourd'hui un « coup médiatique » en annonçant une dotation en capital de 1,4 milliard de francs, destinée aux ports autonomes, cette dotation devant être financée par le « fonds des privatisations ». Après tout, l'intention était louable et nous nous en félicitons, même si ces fameuses recettes étaient loin de permettre la couverture des promesses faites et pouvaient ressembler pour les successeurs, c'est-à-dire vous-mêmes, messieurs les ministres, aujourd'hui, à une bombe à retardement.

Je me félicite cependant que M. le ministre de l'économie et des finances ait pu, sur votre insistance, monsieur le ministre des transports et de la mer, ainsi que sur la vôtre, monsieur le ministre délégué, chargé de la mer, malgré le sérieux obstacle des moyens de financement du budget pour 1989, confirmer cette dotation qui vient se substituer, à partir du 1^{er} janvier prochain, à l'encours actuel des prêts du F.D.E.S. - Fonds de développement économique et social - contractés par les ports autonomes et qui permettra à ces établissements portuaires de se désendetter d'une partie de leurs emprunts, retrouvant, par là même, leur équilibre financier.

Les engagements de l'Etat auront ainsi été respectés. Je le souligne d'autant plus vivement que les financements étaient loin d'être assurés. Il faut cependant bien être conscient que cette manne ne représente qu'un ballon d'oxygène et n'est en aucun cas une panacée.

La compétitivité de nos ports, de tous nos ports, qu'ils soient autonomes ou non, doit rester au cœur de nos préoccupations car les indicateurs pourraient être meilleurs, le trafic portuaire global stagne et les trafics détournés perdurent et parfois s'accroissent.

L'amélioration des infrastructures routières et ferroviaires pour assurer le désenclavement, le développement des modes d'exploitation nouveaux pour accélérer le chargement et le déchargement des navires, l'amélioration du coût de la manutention et l'augmentation des capacités pour le trafic des conteneurs sont autant de conditions à remplir pour sortir de la stagnation dans laquelle se trouve actuellement notre économie portuaire et maritime.

La construction du tunnel sous la Manche et la perspective d'ouverture du grand marché unique européen font du Nord - Pas-de-Calais une région stratégique qui doit recueillir l'attention toute particulière de la communauté nationale. Je sais, messieurs les ministres, que vous y êtes particulièrement sensibles parce que vous connaissez bien les ports de Boulogne-sur-Mer, de Calais et de Dunkerque, qui sont à la fois complémentaires et concurrents, mais qui doivent faire face ensemble à leurs puissants rivaux belges ou néerlandais. Ces trois entités ont besoin de nouvelles synergies, d'une concentration des efforts et de l'appui d'une région qui, je le sais, a décidé de faire corps avec sa façade maritime.

Dans ce cas précis, seule une coordination intelligente peut faire face à la concurrence, évitant ainsi la dispersion des efforts en assurant un meilleur développement portuaire sur les plans économique et, par conséquent, social.

La compétitivité, c'est évident, passe donc aussi par l'affirmation d'une nécessaire solidarité. L'Etat ne peut pas tout faire et la décentralisation autorise aujourd'hui la définition de politiques régionales qui répondent aux aspirations des acteurs économiques locaux. C'est ainsi que le conseil régional du Nord - Pas-de-Calais et les assemblées des deux départements du Nord et du Pas-de-Calais ont uni leurs efforts pour donner un nouvel essor à la pêche maritime. Cet exemple devrait inciter toutes les collectivités territoriales à s'impliquer davantage encore au service de leurs ports et de leur façade maritime.

J'attirerai également votre attention, messieurs les ministres, mes chers collègues, sur des questions que j'ai déjà évoquées à plusieurs reprises et qui me tiennent particulièrement à cœur, je veux parler des activités liées à la construction et à la réparation navales dont je sais bien qu'elles échappent à votre domaine de compétence, mais certainement pas à votre attention.

Chacun le sait, certaines entreprises privées de la construction navale ont longtemps considéré l'Etat comme une « vache à lait » et ont accumulé des profits sans vouloir investir quand il fallait le faire. Le résultat, on le connaît : le désengagement brutal décidé sans concertation par le précédent gouvernement ajouté à la « légèreté » - pour ne pas utiliser un autre terme - de certains élus locaux, ont pratiquement rayé notre construction navale française de la carte européenne. Ce dossier aurait mérité un tout autre traitement, afin de préserver cette industrie à moyen et à long terme. Dans ce domaine aussi, notre indépendance nationale était en cause.

Enfin, il est tout aussi important que, dans nos ports à vocation internationale, soit préservé le secteur de la réparation navale. Par nature, il est indispensable à la vie commerciale de nos ports maritimes, mais il est aujourd'hui réduit à l'état de « station-service » dans beaucoup d'endroits. Cette prestation essentielle renforce notre dynamique commerciale. Soyons donc vigilants et mettons tout en œuvre pour que nos ports répondent vraiment à ce que les armateurs attendent d'eux en ce domaine.

Quelques mots encore, messieurs les ministres, pour attirer votre attention sur la vétusté du matériel de dragage du port de Dunkerque dont le renouvellement s'impose. C'est peut-être, là aussi, un point où devrait jouer la solidarité des trois grands ports du Nord - Pas-de-Calais pour trouver une solution qui pourrait leur être commune.

Au passage, je tiens à vous remercier à nouveau, messieurs les ministres, d'avoir la volonté de mener à terme une promesse non tenue par le gouvernement précédent, à savoir l'allongement du quai de Flandre. Dunkerque pourrait ainsi se placer efficacement sur le marché, dans des conditions de compétitivité au moins égales à celles de son concurrent Zee-

brugge où les réalisations importantes dans le domaine de la « conteneurisation » avancent à « pas de géant », et beaucoup plus vite que chez nous.

Toute la communauté portuaire dunkerquoise compte, là aussi, sur votre action pour aboutir enfin à la réalisation de ces travaux tant attendus.

La diminution des effectifs des ports autonomes de 1983 à 1987 préoccupe les personnels portuaires, vous le savez. Permettez-moi de vous rappeler quelques pourcentages. Les baisses atteignent 12 p. 100 à Dunkerque et au Havre, 4,5 p. 100 à Nantes - Saint-Nazaire, 17 p. 100 à Bordeaux et 16 p. 100 à Marseille.

C'est la raison pour laquelle je me dois d'insister vivement sur les investissements à réaliser dans les prochaines années, d'autant que ceux qui sont consentis pour l'aménagement du port rapide aval du Havre prévu sur les exercices 1987, 1988 et 1989 mobilisent près du tiers des crédits budgétaires consacrés aux ports.

Par ailleurs, Rouen également doit poursuivre l'amélioration des accès nautiques, pour les exportations de céréales et de marchandises diverses.

En outre, Nantes - Saint-Nazaire, dans l'agro-alimentaire également, doit réaliser des aménagements à Montoir.

Enfin, Bordeaux doit nécessairement, en raison du potentiel encore offert par le secteur agro-alimentaire de son *hinterland*, améliorer notamment ses accès portuaires en portant le tirant d'eau admissible des navires à la montée à dix mètres.

Je n'insiste pas sur tous ces problèmes essentiels ainsi que sur la situation des ports non autonomes d'intérêt national, les différentes interventions que vous avez entendues ce soir sur ces sujets vous ont suffisamment convaincus.

Voilà, messieurs les ministres, mes chers collègues, les diverses observations que je voulais formuler au nom du groupe socialiste qui voit dans ce projet de budget une volonté de donner à la France les moyens de sa politique maritime.

En le votant, le groupe socialiste vous accorde toute sa confiance, avec l'espoir que les réflexions engagées se poursuivront et renforceront la détermination du Gouvernement que nous soutenons sans réserve.

Vous portez l'ambition d'une grande politique. Vous savez que notre façade maritime exceptionnelle constitue un atout déterminant pour 1993. Nous serons à vos côtés pour poursuivre la tâche dans cette voie. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Robert Pagès. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, le projet de budget soumis à notre discussion est en progression de 9 p. 100, mais il faut regarder de plus près car, sur le fond, l'augmentation est inexistante, et je puis même affirmer qu'il y a régression.

Si l'E.N.I.M. est en progression de 14 p. 100 - comme l'ont fait remarquer de nombreux orateurs - les actions qui sont liées au développement maritime de notre pays stagnent : le budget d'exécution diminue de 0,3 p. 100 ; quant aux moyens d'engagement, ils régressent de 2 p. 100.

Je tiens à remarquer aussi que l'augmentation de la subvention à l'E.N.I.M. n'est en rien liée à une amélioration des pensions et prestations en faveur des marins et de leurs ayants droit. Elle est simplement due au nombre décroissant de marins et d'officiers et à la réduction permanente du nombre des navires.

Le projet de budget pour 1989 ne semble pas orienté vers la satisfaction des besoins de notre flotte nationale.

Je tiens à rappeler que notre flotte de commerce est pour moitié sous pavillon étranger ou Kerguelen. Le résultat est désastreux : 5 000 emplois en moins et 2 000 marins sont aujourd'hui sans travail, au chômage. Selon une estimation fondée du syndicat C.G.T., ces chômeurs pourraient retrouver un emploi si la moitié des navires armés à l'étranger par des compagnies françaises étaient rapatriés. Ce serait une bonne décision à la fois pour notre pays, pour sa flotte et pour les marins.

Les pavillons de complaisance servent aussi à faire pression sur les salaires. Des marins étrangers sont embauchés au-dessous du minimum international fixé par le B.I.T.

- Bureau international du travail - et cela a des répercussions sur les revenus des marins français. Nous ne tolérons pas une telle pratique.

Étant l'élu du département de la Seine-Maritime, où la mer et les ports jouent un rôle primordial, vous comprendrez que j'attire votre attention sur le devenir de notre flotte et des hommes qui assurent un travail difficile.

Il est temps de doter notre pays d'une véritable filière maritime. Il est temps de dégager les moyens pour sauver notre flotte de commerce.

J'ai reçu récemment les responsables syndicaux de la C.G.M. - Compagnie générale maritime - qui me confirment la nécessité de développer des coopérations entre acteurs de la filière maritime. La C.G.M. pourrait jouer un rôle important dans ce développement. Il est nécessaire de donner à cet armement national les moyens de maintenir et de développer ses activités en garantissant l'emploi pour les personnels navigants et sédentaires. Les plans successifs ont eu pour seul effet la réduction du nombre des navires de quarante-huit, en 1983, à vingt-huit, en 1988.

Avec cette perte d'influence du pavillon de la première compagnie nationale, c'est l'ensemble de la chaîne du transport liée aux activités maritimes qui est menacée.

Pour la C.G.M. la véritable solution réside, non dans la réduction continue de ses activités productives, mais dans son désendettement. Cette décision relève de l'Etat qui doit enfin jouer son rôle d'actionnaire. Il serait possible, par exemple, que la Caisse des dépôts et consignations abandonne, sous une forme juridique adaptée, les créances qu'elle détient auprès de la C.G.M. ; l'essentiel des emprunts de la compagnie ayant été faits auprès de cet organisme d'Etat.

Dans le budget que vous nous présentez, l'aide à la restructuration est supprimée, l'aide à l'investissement des entreprises d'armement maritime est en forte baisse - diminution de 37,5 p. 100 en autorisations de programme et de 69 p. 100 en crédits de paiement.

Pour les ports maritimes, les subventions d'investissement liées à des décisions d'années antérieures progressent fortement - 48 p. 100 - et les autorisations de programme augmentent de 11 p. 100. Mais, comparées à l'intervention publique dans les pays voisins, ces subventions restent très faibles et ne donnent pas véritablement les moyens à nos ports de faire face à la concurrence.

Les crédits destinés à la pêche sont stables.

Pour la modernisation de la flotte, seule la pêche industrielle voit ses crédits progresser. Pour la pêche artisanale, les crédits sont maintenus au même niveau que l'an passé.

L'application du plan d'orientation pluriannuel va toucher particulièrement la pêche artisanale côtière. Cette réduction de capacité ne suffit encore pas à Bruxelles qui bloque les aides du F.E.O.G.A., Fonds européen d'orientation et de garantie agricole. Le Gouvernement doit faire preuve de fermeté et prendre des mesures pour assurer les constructions prévues de navires.

Des efforts importants devraient également être entrepris pour organiser les marchés, organiser des circuits de commercialisation performants, notamment pour la pêche fraîche, et réduire le déficit de notre commerce extérieur qui ne cesse d'augmenter.

Quant à la grande pêche, pouvez-vous nous indiquer où en sont les négociations avec les Canadiens pour faire respecter les droits historiques des pêcheurs français dans les eaux canadiennes ?

Au plan européen, la priorité devrait être de parvenir à une répartition plus équilibrée des quotas de pêche, en liaison avec les organismes professionnels.

Dans l'optique de 1992, il est nécessaire que l'article 117 du Traité de Rome soit mis en œuvre et que cette égalisation des régimes sociaux soit réalisée par un alignement vers le haut.

Un volet spécifique pour la Méditerranée doit être négocié, permettant notamment la préservation et la reconstitution des stocks au large du Languedoc-Roussillon.

Un certain nombre de questions se posent donc. Elles concernent la revalorisation et l'amélioration du régime des pensions, les moyens budgétaires donnés à nos ports maritimes, l'avenir de la flotte et de la C.G.M. avec, en particulier, la question de sa dotation en capital pour 1989, le statut des navigants et l'emploi des dockers.

Nous écouterons vos réponses à ces questions et nous nous déterminerons en fonction de celles-ci.

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

M. José Balarello. Monsieur le président, messieurs les ministres, mesdames, messieurs, le projet de budget de la mer pour 1989 marque une progression de plus de 8 p. 100. Dans ce projet, l'accent est mis sur la solidarité, l'emploi et la formation, priorités générales définies par le Gouvernement.

Certes, les gens de mer nécessitent un effort, mais on peut regretter que les trois quarts du budget soient affectés à ce secteur.

Pourquoi, comme l'a proposé le rapport de Rohan, ne pas accorder des avantages fiscaux aux marins ?

Par ailleurs, la tendance mondiale est à la forte réduction des effectifs d'équipage sur les flottes modernes, par exemple au Japon. La formation doit donc être repensée dans cette optique.

Le Premier ministre a récemment déclaré : « La France ne peut ni ne doit renoncer à son importante dimension maritime. La première puissance commerciale du monde, l'Europe, ne pourra laisser entièrement à d'autres le soin du transport maritime des marchandises. »

Ce choix politique ne se traduit pas en termes budgétaires puisque les crédits destinés à la flotte de commerce sont en chute libre, marquant l'achèvement du plan Guellec. Vous avez demandé un nouveau diagnostic à M. Le Drian, repoussant à six mois la mise en œuvre de remèdes qui s'avèrent urgents, et nous le regrettons.

En effet, le conseil supérieur de la marine marchande, dans son rapport annuel, a mis en garde contre une possible flotte nationale réduite, dans moins de dix ans, à l'option zéro si de nouvelles actions ne sont pas entreprises à l'échelon national et communautaire.

La survie des entreprises françaises dépend de leur capacité à atteindre une taille mondiale. Et notre commerce extérieur maritime est déterminant, car il représente environ 40 p. 100 du commerce extérieur total et environ 18 p. 100 du P.I.B. marchand.

Au début des années quatre-vingt, la Communauté économique européenne possédait 36 p. 100 du marché des transports des conteneurs, aujourd'hui elle en détient 28 p. 100 seulement.

La concurrence avec les nouveaux pays industrialisés est sévère. La Corée, qui s'est lancée dans la construction navale voilà dix ans, a construit l'an dernier 30 p. 100 du tonnage mondial. Elle pratique le dumping sur les transports. Les pays européens ont du mal à lutter, c'est pourquoi ils doivent s'unir.

Les quatre règlements pris en décembre 1986, à Bruxelles, n'ont pas été suivis des mesures d'accompagnement prévues, c'est-à-dire des dispositions financières et fiscales assurant la promotion ou la défense des flottes de la Communauté.

Cependant, ils permettent en principe de lutter contre les pratiques déloyales des pays tiers, ce qui est positif.

Mais le problème existe également à un autre niveau entre pays membres, celui du cabotage. Ainsi, l'ouverture des côtes, en 1992, devra être accompagnée de mesures pour promouvoir la flotte des caboteurs. Il serait, à ce propos, opportun de veiller à une baisse des tarifs français puisque nous ne sommes pas compétitifs, notamment face aux Italiens en Méditerranée.

Au moment où les marchés maritimes connaissent un regain de vigueur, monsieur le ministre, ne remettez pas en cause l'immatriculation dans les terres antarctiques et australes françaises - c'est-à-dire le pavillon des Kerguelen - alors que tous nos partenaires ont des possibilités similaires et s'approprient à les utiliser, s'ils ne l'ont déjà fait. Cela a permis le maintien dans la flotte française du trente-trois navires, dont dix-sept étaient enregistrés à l'étranger.

Le registre des Kerguelen a permis de réduire des deux tiers le coût d'un navire sous pavillon national.

Le poids des charges sociales en pourcentage des salaires est, en France, un des plus élevés de la Communauté. Aussi est-il difficile, pour notre flotte, de réussir à être compétitive. Elle doit s'adapter. Les propositions de l'excellent rapport de Rohan doivent être prises en considération, telle celle qui concerne l'aménagement du régime fiscal des entreprises et des marins.

La modernisation du code du travail maritime et, comme je l'ai déjà dit l'année dernière, notre desserte maritime avec les territoires d'outre-mer doivent faire l'objet de toute votre attention, ainsi que le contrôle de l'acheminement de l'aide alimentaire par mer.

J'espère, monsieur le ministre, que vous saurez, l'année prochaine, insuffler à nos partenaires européens le dynamisme dont l'Europe maritime a besoin face à la concurrence. En effet, l'enjeu de l'existence d'une flotte de commerce est autant économique que stratégique.

L'effort budgétaire sur les ports - 12 p. 100 d'augmentation - est une bonne chose. On connaît l'importance de la filière portuaire. Nous voyons avec plaisir que le Gouvernement tiendra les engagements pris par ses prédécesseurs concernant la dotation en capital, qui ont permis l'an dernier une belle amélioration dans ce domaine. Nous devons profiter du fait que, la Communauté ayant augmenté le poids des pays du Sud, le déplacement du centre de gravité de l'économie se fait vers la France.

Je voudrais maintenant vous parler de la plaisance qui, en Méditerranée, se développe de plus en plus.

La sécurité est chaque année un problème. Il se pose, en fait, surtout au-delà de la bande des 300 mètres. Je crois, monsieur le ministre, que la réglementation est suffisante, mais mal connue. Il faut donc informer mieux les plaisanciers et les contrôler plus souvent. Nous avons eu le malheur de voir récemment, sur les côtes méditerranéennes, que le délit de fuite existait, comme sur les routes.

M. René Régnault, rapporteur spécial. Oh oui !

M. José Balarello. Quant au C.R.O.S.S., je me réjouis qu'il ne subisse pas de réduction d'emploi cette année, mais il nécessite surtout une modernisation des bateaux et plus d'informatisation.

Il existe également un problème d'organisation des mouillages collectifs. A quand la sortie du décret pris en application de la loi « littoral » qui, m'a-t-on dit, attend l'arbitrage du Premier ministre et devrait régler ce problème afin qu'après consultation des intéressés on puisse aboutir à l'établissement d'un cahier des charges type ?

Le problème de la complexité des normes techniques et de sécurité françaises, monsieur le ministre, doit aussi être résolu. Ces normes génèrent en effet des surcoûts pour nos entreprises.

Il convient, au plan communautaire, de rechercher une harmonisation des normes techniques de fabrication. Actuellement, un importateur français est obligé de transformer le bateau pour qu'il navigue dans notre pays. La France est fort protectionniste en ce domaine. L'homologation est obligatoire, mais prend parfois dix ans, la commission d'homologation ayant des exigences draconiennes.

Le schéma souhaitable n'est-il pas qu'un bateau soit réceptionné dans un pays de la C.E.E. puis homologué d'office partout ? Cela ne va-t-il pas de soi du fait du principe de droit communautaire de la reconnaissance mutuelle ?

Je voudrais également vous entretenir de la consommation de poisson et de ses dérivés, qui tend à augmenter dans tous les pays développés depuis trois ou quatre ans.

M. René Régnault, rapporteur spécial. Très juste !

M. José Balarello. En matière de pêche, la France, troisième puissance maritime du monde, est aussi le troisième pays importateur de produits de la mer. Au plan communautaire, le point chaud reste la gestion de la ressource. La compétition pour l'accès au poisson est de plus en plus dure.

Monsieur le ministre, qu'en est-il du projet communautaire tendant à obtenir l'exclusion totale ou partielle des flottilles de l'Est et des flottilles asiatiques de la Méditerranée, où la pêche est soumise, je vous le rappelle, à bien des contraintes : absence de zone économique exclusive et encadrement sévère des programmes d'orientation pluriannuels ?

Comme notre rapporteur l'a souligné, l'accroissement inquiétant du déficit de notre balance commerciale des produits de la mer - 3 milliards de francs en 1979, 6,2 milliards de francs en 1986, 8,7 milliards de francs en 1987 - exigerait une action plus déterminée pour développer l'aquaculture et concourir ainsi au maintien de l'emploi dans les zones côtières.

L'aquaculture est en expansion dans la zone de l'O.C.D.E. La production actuelle s'élève à 2,4 millions de tonnes sur la trentaine que produisent les pêches.

L'une des conditions essentielles préalables au développement solide et durable de l'aquaculture est un plan national qui soit un instrument d'orientation. La plupart des pays de l'O.C.D.E. ont adopté des plans de ce type et la France l'a elle-même fait en 1987. Je tiens cependant à vous faire une suggestion à ce sujet : il existe des financements croisés, qui font intervenir la Communauté économique européenne, l'Etat, les régions et les départements, d'une part, et les capitaux privés, d'autre part. Mais l'information est mal faite, tant en direction des entreprises que des particuliers désireux d'investir. Dans les Alpes-Maritimes, département que je représente au Sénat, un élevage de loups à Théoule, encouragé par la municipalité, a déjà une importante production. Je souhaite que la publicité soit développée dans le public et que les municipalités des zones littorales soient associées plus activement à la création de ces élevages.

Les meilleures chances de croissance de l'aquaculture résident dans de nouveaux produits de luxe. La France doit occuper ce créneau, mais il faut le faire rapidement.

L'aquaculture comblera-t-elle le déficit mondial de protéines que l'on prévoit ? Sans doute pas. Mais elle peut jouer un rôle en s'orientant vers des méthodes de culture plus extensives en haute mer, comme l'élevage de repeuplement en mer.

M. René Régnault, rapporteur spécial. Je le pense tout à fait !

M. José Balareello. Je pense que le sort de l'aquaculture est prioritaire. Quelle sera, messieurs les ministres, votre politique dans ce domaine ?

Parallèlement, il faut souligner le rôle des zones marines protégées. Depuis cinq ans, une dizaine de ces zones ont été créées sur le littoral des côtes françaises de Méditerranée. L'utilité de ces réserves a déjà été ressentie par divers organismes de pêcheurs. En effet, le rôle des réserves est de repeupler les zones voisines. Elles sont un outil pour les pêcheurs, l'assurance d'une bonne régénération des stocks qu'ils pêchent.

Dans ce domaine, il est souhaitable d'améliorer la collaboration de l'Etat et des collectivités locales.

Ainsi, l'Ifremer, qui est un outil exceptionnel, devrait s'intéresser de plus près au suivi scientifique des opérations financées par l'Europe et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, suivi qu'il a négligé dans les Alpes-Maritimes, où l'enrichissement du milieu doit être privilégié puisque la pollution est maîtrisée car le processus d'appauvrissement semble, dans de nombreux secteurs, important. De plus, le département des Alpes-Maritimes et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ont investi des sommes importantes - de l'ordre de 4,3 millions de 1984 à 1988 - pour l'équipement des réserves.

Dans le futur contrat de plan Etat-région, le conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur a proposé à l'Etat une ligne budgétaire spécifique pour l'immersion de récifs artificiels. Il conviendrait que l'Etat prenne en considération cette proposition.

Reste le problème épineux de la surveillance et de l'entretien des réserves.

La France a beaucoup de retard par rapport à d'autres pays, tels le Japon ou l'Australie, où les milieux concernés déploient une activité dans le domaine des réserves bien plus dynamique. Une concertation à l'échelle européenne nous paraît indispensable.

Mais le financement et le statut de ces zones protégées posent un problème. Il serait souhaitable de créer une structure de coordination à l'échelle de la région maritime, rattachée à votre ministère, afin d'harmoniser les actions de valorisation et de protection du milieu marin, toute une série de tâches très concrètes pouvant être élaborées en commun telles que l'information du public, les actions de repeuplement, leur suivi scientifique ou les contrats avec d'autres pays. En effet, la situation évolue trop lentement. En dehors de l'aspect fondamental de l'avenir de la pêche littorale, les réserves sont des sites privilégiés de pénétration pacifique et touristique de l'homme.

J'en viens à ma dernière interrogation, messieurs les ministres.

Le programme industriel pour l'exploitation des nodules polymétalliques est prêt. Nous avons appris récemment qu'Ifremer s'appête à lancer un programme d'études dans le Pacifique. Quels moyens comptez-vous employer et quels partenaires industriels avez-vous choisis en dehors du Cnexo, du C.E.A. et des chantiers navals France-Dunkerque ? Ne faut-il pas y intéresser les grands groupes industriels ?

Pour conclure, messieurs les ministres, j'observerai que la France, située au centre de l'Europe des Douze, possède la façade maritime la plus diversifiée et la plus importante de la Communauté économique européenne. Elle est donc bien placée pour retirer des avantages du marché unique européen. Reste la volonté politique ! Le précédent gouvernement l'avait, nous espérons que vous l'aurez. Nous suivrons donc l'avis de notre commission des affaires économiques. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I. et du R.P.R.*)

M. le président. La parole est à M. de Catuelan.

M. Louis de Catuelan. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, si l'étendue de nos rivages est très importante, si 65 p. 100 de nos importations et 30 p. 100 de nos exportations sont acheminées par la voie maritime, il n'en demeure pas moins que la marine marchande n'occupe pas une très grande place dans le cœur des Français.

Certes, cela n'explique pas tout, mais nul doute que cet élément négatif ne facilite guère un dossier qui n'est pas soutenu par l'opinion publique et, de fil en aiguille, notre place mondiale n'occupe plus que le vingtième rang des armements du monde.

Cette situation, il est vrai, perdure depuis fort longtemps et s'était terriblement aggravée depuis dix ou douze ans pour différentes raisons, notamment une surabondance de navires, armés par de plus en plus de pays aux régimes très différents. Ainsi, le transport de fret est devenu de moins en moins compétitif.

Si la situation actuelle n'est pas encore brillante, elle s'est quand même largement améliorée et c'est avec un certain optimisme que l'avenir peut être envisagé, pour deux raisons concordantes : d'abord, la diminution du nombre des navires - mais non de leur tonnage - une reprise sur les frets, devenus plus attractifs du fait de la diminution de l'offre de transport ; ensuite, une reprise économique mondiale certaine.

Après ces remarques liminaires, que dire du budget que vous nous présentez, messieurs les ministres, malgré les quelques 9 p. 100 de progression annoncés, malgré certains éléments très positifs qu'il me plaît de remarquer ?

L'analyse de détail est malheureusement moins euphorique qu'une lecture rapide ne le laisserait entendre. En effet, la progression est due, pour l'essentiel, à l'action en faveur de l'E.N.I.M. Mais c'est une bonne chose ! Et je ne le dis pas parce que je peux personnellement prétendre à ce régime ! (*Sourires.*)

Ce qui est regrettable, cependant, c'est que ce mieux ne soit pas un plus intégral, et qu'il ait pour conséquence une réduction des crédits des autres postes. Je le dis d'autant plus aisément que l'ensemble de nos collègues ne semblent pas très enthousiastes, même s'ils ne voient guère comment refuser ce budget.

Pour ne pas alourdir le débat, je n'aborderai que trois aspects : les investissements d'aide à la flotte, l'Etat du pavillon et la situation dramatique du devenir des équipages, tous ces problèmes étant en fait très interdépendants.

En ce qui concerne, tout d'abord, les investissements d'aide à la flotte, il y a apparemment un mieux, mais les crédits de paiement sont en diminution, ce qui est fâcheux. En outre, cette amélioration résulte de la non-consommation de certains crédits en 1988. Ce « mieux » peut donc s'apparenter à un « moins ».

Cela paraîtrait acceptable si la situation actuelle n'était pas très différente. Or, si les crédits de 1988 n'ont pas été consommés, c'est que les armements ont craint que la reprise ne soit pas durable.

L'année 1989 se présente différemment : il est question d'acheter une quarantaine de navires afin d'assurer le remplacement de bateaux vieillissants, dont la modernisation est

rendue indispensable. Mais si les compagnies sont obligées de procéder à ce remplacement, elles en chercheront les moyens ailleurs que chez nous.

De plus, il semblerait - mais vous me démentirez si je me trompe - qu'il y ait une compensation de postes dans votre budget au profit des ports, alors que, je le rappelle, de la prospérité de l'armement dépend toute la chaîne de la marine marchande.

J'en viens à l'Etat du pavillon. Tous les pays, quel que soit leur régime politique, pratiquent le pavillon de complaisance à l'heure actuelle, pour des raisons économiques certaines. La revue de votre ministère fait ainsi état d'une déclaration du président du comité des armateurs de France, selon laquelle, tous les pays pratiquant le pavillon de complaisance, il serait peut être possible, par une négociation internationale, de revenir à une situation plus normale.

Bien entendu, j'attache beaucoup d'intérêt à l'aspect économique du problème, car c'est la base du réalisme. Mais, j'ai constaté que cela peut atteindre des niveaux trop réalistes, dans certains cas, et tout de même sujets à caution. Et que dire du sort de nos concitoyens ? J'y reviendrai.

Messieurs les ministres, c'est non seulement au niveau mondial - comme je viens de le dire - que la négociation doit se tenir, mais également au niveau européen. Peut-être, à ce niveau, arriverons-nous à nous entendre ; un grand pas serait fait.

Tout cela m'amène à dire que le plan Guellec était bon, à l'origine, malgré les attaques portées contre lui. Certes, les choses ont changé, comme tout change, et peut-être le temps et le moment sont-ils venus de s'adapter. Mais - je l'ai dit en préambule - il avait eu le mérite, à l'époque, de stopper une hémorragie de navires qui, de toute façon, non seulement changeaient de pavillons mais disparaissaient purement et simplement. Il a permis également de sauver des officiers condamnés inéluctablement. C'est ainsi, et il faut le dire.

Ces attaques contre ce plan sont donc tout à fait exagérées et sans fondement véritable. Je tenais à le dire ici, car ce ministre avait trouvé, en 1986, une situation très mauvaise qu'il fallait redresser.

Mais, au fait, monsieur le ministre, nous avons appris qu'un parlementaire était chargé de vous préparer un rapport sur la marine marchande ! Nous l'attendons avec beaucoup d'intérêt, tant il est vrai que tout ce qui touche à ce qui fut un grand métier m'intéresse. Nous lui réserverons, d'ailleurs, selon son intérêt et ses mérites, nos plus courtoises considérations.

A cet égard, je vous rappelle que la commission des affaires économiques du Sénat a fait paraître, en juillet de cette année, un rapport d'information sur la marine marchande. Ses auteurs restent, bien entendu, à votre disposition pour en parler.

Un autre aspect concernant le pavillon m'inquiète : l'état de notre flotte nationale en cas de crise. Certes, Dieu merci ! nous sommes en paix et rien n'indique, en ce moment du moins, qu'il en sera autrement. Il peut cependant surgir des situations tout à fait exceptionnelles, que tout responsable doit être en mesure de prévoir. Or, l'état actuel du pavillon m'amène à constater qu'il n'est pas évident que la France soit en mesure d'y faire face.

Autre aspect du problème général : si une juste concurrence doit être de règle, il est regrettable, en revanche, que l'aide que nous apportons au tiers monde transite par d'autres pavillons que le nôtre. J'ajouterai même que cela me semble tout à fait inadmissible.

Pour en revenir au budget - j'évite de citer des chiffres, ce serait une redondance, après les rapporteurs - je soulignerai simplement les points importants d'un dossier difficile qu'il semble utile d'évoquer.

S'agissant des équipages ou, plus exactement, des officiers et du personnel d'exécution - puisque c'est ainsi qu'on les appelle désormais - il y a beaucoup à dire.

Tout d'abord, le modernisme engendre une compression du personnel ; c'est inéluctable, même si on peut le regretter. D'ailleurs, tous les partenaires sociaux l'ont admis. Ensuite, l'indispensable prospérité des entreprises est nécessaire ; mais il faut le dire, il faut surtout y contribuer.

Or, un des éléments essentiels du coût de fonctionnement des navires est la solde du personnel, la paye de l'équipage. Que constate-t-on, de ce point de vue ?

Le marin français est, contrairement à ce que l'on dit, l'un des moins bien payés en Europe. Bien entendu, je ne parle pas des équipages au rabais, sous prétexte qu'ils proviennent de pays sous-développés. Le marin français est donc le moins bien payé, alors que son prix de revient est largement le plus cher, par rapport à un marin britannique, notamment. Peut-être pourrait-on en examiner les causes, qui sont bien cernées dans le rapport d'information du Sénat dont je viens de parler. Nous aiderions ainsi nos concitoyens.

Mais de grâce ! Arrêtons l'hémorragie du corps des officiers et enterrons, une fois pour toutes, « l'option zéro » pour le personnel d'exécution. Ce n'est pas admissible. Nous ne nous honorons pas de la sorte, d'autant que - c'est une réflexion personnelle - il est évident que certains navires ne naviguent pas en toute sécurité, et ce malgré une technologie avancée ; c'est un constat que j'ai fait et que m'ont confirmé mes anciens camarades.

Il n'est qu'à lire la chronologie annuelle des fortunes de mer des accidents expliqués, mais plus encore de ceux qui ne le sont pas.

Tels sont les points essentiels que je désirais traiter, mais il en est d'autres, importants, que j'évoquerai rapidement.

Un bon point concernant les C.R.O.S.S. - je ne peux tout de même pas tout critiquer !

M. René Régnauld, rapporteur spécial. C'est bien !

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. C'est un effort méritoire !

M. Louis de Catuelan. En revanche, la reconversion pure et simple de l'aide à la S.N.S.M. ne va pas tout à fait dans le bon sens car, s'il est un service utile, c'est bien l'aide apportée aux navigateurs, qu'ils soient professionnels ou plaisanciers.

Peut-être pourrai-je émettre une suggestion qui n'avait pas été retenue l'année dernière.

Si le sauvetage en mer doit relever du bénévolat pour des tas de raisons, il est tout à fait anormal qu'une contribution « suggérée » ne soit pas apportée. Il est en effet paradoxal de faire un rapprochement entre le nombre des cotisants à la S.N.S.M. et le nombre des plaisanciers ; et, si j'ajoute, pour la bonne perception du dossier, la notion du coût des navires de plaisance, cela devient tout à fait extraordinaire ! Cela n'obérerait plus votre budget, et les fonds ainsi recueillis seraient de nature à restructurer entièrement la flotte de la S.N.S.M.

Enfin, dernier point auquel je suis très attaché, le service des phares et balises, dont j'ai été amené à constater la nécessité absolue et le bien-fondé des services rendus.

Ce service est important, notamment pour l'approche à vue des ports, mais aussi pour la nombreuse flottille des petits pêcheurs et des plaisanciers qui pratiquent nos côtes et qui ne sont pas toujours en mesure de s'équiper de matériels très onéreux. C'est l'unanimité, à cet égard, pour maintenir et conforter l'aide à la navigation sous les formes énoncées.

Monsieur le ministre, je limiterai mon propos à ce dernier point, bien que je sois conscient de n'avoir pas fait le tour de votre budget, car j'aurais dû aussi parler de la pêche et de ses dérivés. Ce sont des sujets tout à fait importants mais pour lesquels mon information, en l'état, n'est pas encore complète.

Telles sont les observations que je tenais à faire pour modifier peut-être un peu le cours d'une discussion classique sur un budget. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

M. René Régnauld, rapporteur spécial. Un bon budget !

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

M. Paul Caron. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, je ne reviendrai pas sur l'excellent rapport qu'a présenté tout à l'heure mon collègue de la commission des affaires économiques et du Plan sur les ports maritimes. Je limiterai mon exposé à quelques brèves remarques.

D'un côté, ce budget rassure. On constate, en effet : une progression des crédits d'investissements de l'ordre de 10 p. 100 - 798 200 000 francs, en 1989, contre 696 500 000 francs en 1988 ; une augmentation des autorisations de programme pour l'équipement des ports de com-

merce et de pêche - 268 700 000 francs, en 1989, contre 241 700 000 francs en 1988 - tandis qu'elles stagnent pour les ports d'outre-mer ; une croissance sensible des crédits de paiement - 225 millions de francs contre 152 millions de francs pour la métropole et 23 millions de francs contre 16 millions de francs pour les départements d'outre-mer.

Un effort similaire est consenti pour l'entretien et l'exploitation des ports d'intérêt national, avec une augmentation de 8,8 p. 100, mais la participation aux dépenses d'entretien des ports autonomes est seulement reconduite puisqu'elle se monte à 483 500 000 francs.

Cependant, ce budget ne permet pas de garantir la poursuite du mouvement de redressement de la filière portuaire française qui s'est amorcé depuis quelques années.

Le recul du trafic global dans les ports autonomes suscite une sérieuse inquiétude, car il freine les possibilités d'autofinancement : tassement de la marge nette d'autofinancement, en 1986 - 144 millions de francs ; recul sensible, en 1987 - 138 millions de francs.

Il n'en va pas de même pour les ports non autonomes d'intérêt national, qui représentent 27 p. 100 du chiffre d'affaires réalisé par les ports métropolitains. Mais il faut tenir compte des différences importantes que l'on rencontre au sein de cet ensemble. La situation financière des ports de pêche est, par exemple, plus difficile que celle des ports de commerce.

Face à la compétitivité de nos partenaires européens et aux difficultés que connaît le système portuaire français, une vaste concertation sur l'avenir des ports maritimes devait être engagée au sein du conseil national des communautés portuaires, suite au rapport Dupuydauby.

Le champ de cette réflexion est vaste : les transports terrestres, la manutention, les qualifications, les échanges de données, les analyses de trafic, le rôle et la place des ports non autonomes. Connaîtrons-nous bientôt, monsieur le ministre, les résultats de ces travaux ?

Lors de la discussion du projet de budget pour 1988, j'avais eu l'occasion d'exprimer des félicitations pour l'action de M. Guellec dans mon département de la Seine-Maritime. Un crédit avait été débloqué pour le port de Dieppe et une importante dotation en capital était prévue pour nos ports autonomes de Rouen et du Havre. Vous venez de débloquent ces dotations en capital ; quant aux travaux du port de Dieppe, malgré une belle pancarte annonçant le chantier, rien n'est encore commencé !

J'ai participé aux travaux du groupe de travail sénatorial chargé d'étudier l'avenir de la marine marchande. Nous avons analysé le plan Guellec, que nous avons jugé positif. J'y ai appris que les professionnels devaient se remettre en cause pour permettre à la France de garder une place dans la conjoncture internationale. En particulier, l'articulation entre les transports terrestres et maritimes a besoin d'être améliorée. C'est ce que font nos ports autonomes, qui modernisent sans cesse leurs installations terrestres et, à son échelle, le port de Dieppe, puisque les armements travaillant sur le transmanche sont, pour certains, issus de transporteurs terrestres.

La question du port de Dieppe me préoccupe particulièrement, et j'espère obtenir une réponse positive aujourd'hui. Je sais que M. Beaufils, rapporteur du budget de la mer à l'Assemblée nationale, déclare avoir obtenu des assurances, mais nous attendons toujours le feu vert de l'Etat pour commencer la construction de la digue.

Je souhaite donc que les crédits inscrits par M. Guellec en 1988, soit 16 millions de francs, soient reportés en 1989 puisqu'ils n'ont pas été utilisés à la suite des retards regrettables que nous avons constatés.

Je vous demande également, monsieur le ministre, de bien vouloir prévoir les crédits nécessaires au financement de la prochaine tranche de travaux, soit 6 millions de francs, au budget de 1989, comme c'était prévu initialement. Ainsi, le chantier pourra commencer et être poursuivi sans interruption. On peut espérer qu'une partie du retard sera ainsi rattrapé.

Les départements qui ont une façade maritime ont un autre sujet de préoccupation : l'application du programme d'orientation pluriannuel de la flotte de pêche - P.O.P. - défini par les instances européennes.

J'attire l'attention sur la région Haute-Normandie, qui a peu de kilomètres de côtes, mais des professionnels particulièrement dynamiques. Les projets en attente de financement

sont nombreux et, pour assurer une commercialisation de qualité à des coûts compétitifs, la flottille doit être modernisée, renouvelée, renforcée, aussi bien dans le domaine de la pêche artisanale que dans celui de la pêche industrielle.

Comment, monsieur le ministre, allez-vous gérer les prescriptions européennes ? J'espère que la Haute-Normandie verra des projets aboutir en 1989. Ces enjeux sont importants, et tout retard mettrait en cause la place de la Haute-Normandie et de la France dans l'économie maritime. *(Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I.)*

M. Jacques Mellick, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Jacques Mellick, ministre délégué. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais tout d'abord remercier les rapporteurs et les intervenants qui ont contribué à la qualité du débat.

Chaque matin, le modeste ministre que je suis pense que le soleil se levant à l'Est, il pourrait éclairer nos concitoyens afin qu'ils se réconcilient avec la mer et le monde maritime. A cet égard, de nombreux efforts sont à faire, ce que certains intervenants n'ont pas manqué de rappeler.

Monsieur le rapporteur spécial, vous avez évoqué le dossier de la formation et parlé, notamment, de l'A.G.E.M.A. Sachez que nous avons décidé, M. Delebarre et moi-même, de désigner un rapporteur. En effet, je crois que nous devons tout « mettre à plat » et adopter une autre démarche à l'égard de l'ensemble de nos écoles de formation. Nous devons également examiner le bilan financier et dresser, comme vous l'avez souhaité, la carte pluriannuelle de formation.

En tout état de cause, c'est pour nous une priorité. En effet, plus notre flotte sera sophistiquée sur le plan technologique et plus nous aurons besoin de marins et d'officiers qualifiés. Du reste, cela se traduit déjà dans notre budget, puisqu'il enregistre une augmentation des crédits de formation. D'ici à la fin du premier trimestre 1989, je disposerai du rapport concernant ce sujet et nous pourrons, avec les sénateurs et les députés intéressés, en discuter.

M. René Régnauld, rapporteur spécial. Très bien !

M. Jacques Mellick, ministre délégué. En ce qui concerne l'école de Paimpol, je sais que vous êtes intervenus à de multiples reprises auprès de mes services. Rappelons que la décision a été prise avant l'arrivée de M. Delebarre et moi-même à la tête de ce département ministériel. Nous avons eu le souci d'apporter une solution. Certes, elle n'est pas extraordinaire, mais nous avons veillé à ne pas tout perdre, notamment en installant l'institut de formation des cadres de l'hôtellerie, comme le souhaitaient les élus locaux. Ceux-ci sont intervenus, en particulier, auprès du ministère du budget, pour faire accélérer la solution des problèmes financiers.

Cela dit, en vertu de la décentralisation, il est tout à fait possible à la région, dont c'est la compétence, de promouvoir des activités de formation dans le cadre de l'école maritime et aquacole de Paimpol. Donc, tout n'est pas perdu dans ce domaine.

M. René Régnauld, rapporteur spécial. J'espère qu'elle ne perdra pas le Nord ! *(Sourires.)*

M. Jacques Mellick, ministre délégué. La région Nord - Pas-de-Calais travaille sur ce sujet et nous essaierons, si la vôtre le souhaite, d'avoir, là aussi, une démarche exemplaire.

S'agissant de la marine marchande, je voudrais « évacuer » le dossier des phares et balises de Brest. Dans quelques jours, j'annoncerai des mesures tenant compte de la faisabilité technique et sociale. En effet, la décision a été prise très hâtivement, sans concertation avec les organisations syndicales. Dès lors, pourquoi s'étonner des réactions négatives des personnels ?

Le précédent gouvernement avait pris un engagement, et je souhaite l'honorer, d'autant que la collectivité régionale a consenti les investissements nécessaires. Je ne voudrais donc pas la pénaliser, mais j'ai aussi le souci d'un transfert sérieux. En effet, il ne s'agit pas de lui donner un gadget !

Le pavillon de Kerguelen a été évoqué par plusieurs orateurs. Je tiens à souligner, tout d'abord, que nous ne l'avons pas supprimé ; nous l'avons maintenu jusqu'à la présentation

du rapport de M. Le Drian et dans l'attente des décisions qui seront prises par le Gouvernement. Nous n'avons voulu hypothéquer aucune solution.

Je rappellerai, ensuite, que trente-trois navires naviguent sous pavillon de Kerguelen et que, depuis deux mois, deux navires seulement - un transporteur frigorifique et un transporteur vraquier - ont demandé leur admission à ce pavillon, ce qui prouve qu'il ne constitue pas aujourd'hui une solution satisfaisante.

Bien entendu, nous étudions, le pavillon *bis* norvégien, le modèle suédois et le pavillon du Luxembourg. Je crois qu'il ne faut rien refuser, ni rien hypothéquer. C'est la raison pour laquelle le rapport de M. Le Drian ne viendra pas s'ajouter à ceux du conseil de la marine marchande et des armateurs, ou à celui de M. de Rohan ; il constituera plutôt une démarche.

Nous avons demandé à M. Le Drian d'écouter les acteurs du monde syndical, mais aussi les armateurs et l'administration. Surtout, nous voulons avancer ensemble pour trouver des solutions de compromis, car le compromis peut être tout à fait honorable. C'est donc plus une méthode de travail en bilatéral et aussi en trilatéral. Il ne s'agit pas d'approfondir de nouveau la question ; un certain nombre de réflexions sont connues. En revanche, il n'existe pas encore de solution pour déboucher sur un compromis.

Le rapport de M. Le Drian sera présenté dans six mois au plus tard, donc le premier avril. Sur ce point, monsieur le rapporteur, vous avez donc satisfaction. Cela signifie qu'avant la fin de l'année le Gouvernement prendra une position claire et nette en fixant les règles du jeu. En effet, ce qui est important, aussi bien pour les marins que pour les officiers et pour les armateurs, c'est que les règles du jeu soient claires, nettes, fixées pour plusieurs années, et qu'on ne les remette pas en cause en permanence.

S'agissant des aides à l'investissement, je rappellerai que, pour 1988, 150 millions de francs étaient inscrits ; seuls 100 millions de francs ont été utilisés. Pour 1989, nous avons projeté d'inscrire 50 millions de francs. S'y ajouteront donc les 50 millions de francs qui n'ont pas été utilisés cette année ainsi que 20 millions de francs qui figureront dans la prochaine loi de finances rectificative. Cela fait, pour 1989, 120 millions de francs, ce qui est honorable.

Je connais également les difficultés qu'éprouvent les armateurs à présenter des demandes. Je suis allé récemment en Norvège, pour étudier le pavillon N.I.S. ; je me suis également rendu en Suède, pour étudier le modèle de ce pays. En Norvège, j'ai rencontré des armateurs qui m'ont dit que l'aide structurelle n'était absolument pas la solution pour une flotte nationale. M. Delebarre reviendra sur ce dossier de la marine marchande.

Quant aux ports, il faut les considérer comme des outils de développement économique ; il conviendrait peut-être de réfléchir en termes d'aménagement du territoire. En effet, le port est non seulement un lieu ouvert tant sur la mer que sur l'*hinterland*, mais il peut surtout être un outil d'aménagement du territoire pour une agglomération et pour une région. Je souhaite qu'une réflexion soit conduite sur ce sujet.

MM. Larue et Prouvoyer ont évoqué la compétitivité. Les propos de M. Prouvoyer, notamment, ont pu laisser entendre que j'avais stoppé cet effort de compétitivité. Il sait fort bien qu'il ne s'agit pas de cela ! Au contraire, je souhaite faire exactement le point. En effet, vous ne pouvez pas toujours demander à une partie des acteurs de consentir des efforts sans savoir si les autres partenaires en consentent à la même hauteur.

Plutôt que de les entendre séparément me dire qu'eux ont fait des efforts et pas les autres, constatons ce qu'il en est. Cela sera très rapide : au plus tard entre le 15 et le 31 janvier, M. Brossier, directeur des ports, me présentera son rapport et l'on appréciera la situation. Je ne mets personne en accusation ; je veux seulement savoir si les efforts faits par le monde des dockers sont équivalents à ceux qui ont été accomplis par les manutentionnaires.

M. Jacques Bialski. Très bien !

M. Jacques Mellick, ministre délégué. De la même manière, j'analyserai si le monde des manutentionnaires a fait autant d'efforts que le monde des dockers. Je ne fais aucun procès d'intention, mais si l'on veut réfléchir pour les mois et les années qui viennent, il faut que tout soit clair et qu'il n'y ait pas d'ambiguïté. Je crois que c'est aller dans le sens de la compétitivité que d'agir dans cette manière.

Monsieur Prouvoyer, ce qui fait la différence entre le gouvernement que vous souteniez voilà quelques mois encore et le Gouvernement actuel, c'est que le nôtre est l'outil privilégié au niveau des relations sociales. M. Delebarre, lorsqu'il était ministre du travail et de l'emploi, a montré cette voie. Aujourd'hui, il adopte cette même démarche dans ses relations avec des organismes comme la S.N.C.F. en particulier, mais aussi Air France ou Air Inter.

J'agis dans la même direction : je travaille avec les partenaires sociaux et les milieux patronaux. Nous sommes le lieu privilégié des rencontres pour définir l'avenir.

En ce qui concerne la dotation en capital, vous nous avez tous demandé d'appliquer la décision annoncée par M. Chirac au mois de septembre 1987 et confirmée ensuite dans une lettre du 22 avril de cette année, c'est-à-dire trois semaines avant l'élection présidentielle, alors que se dessinait déjà le visage du Président de la République, François Mitterrand, sur l'écran de télévision.

En réalité, cette lettre était quelque peu électorale ; je ne veux pas aller plus loin dans la façon de la qualifier. Elle ne reposait sur aucun fondement. En revanche, M. Delebarre et moi-même sommes intervenus auprès de M. Bérégovoy et l'avons convaincu de la nécessité de faire cet effort, à l'honneur du Gouvernement, dans le domaine de la dotation en capital pour nos ports. La même démarche a été suivie pour la compétitivité de nos ports.

Vous m'avez rappelé que vous attachiez une grande importance au conseil national des communautés portuaires. Moi aussi. Je travaille particulièrement avec M. Dupuydauby, nous échangeons nos idées. J'ai participé à la dernière session de ce conseil national, qui se réunit régulièrement dans nos locaux ou dans d'autres lieux. Sachez que, entre mon ministère et lui, il existe une parfaite cohésion en ce qui concerne le travail. Nous pouvons exprimer des avis différents, mais c'est le lieu de la réflexion et des échanges.

En ce qui concerne la pêche, le plan d'orientation pluriannuel, qui a été présenté à la fin du mois de septembre, est la conséquence d'une décision prise par la Commission des Communautés européennes, le 11 décembre 1987. Au mois de juillet 1988, aucune transformation n'était intervenue sur le plan national. Il a donc fallu - je l'avais rappelé - consentir des efforts accélérés pour le mettre en place.

Je voudrais dire combien les professionnels se sont investis dans cette opération. Il est évident que les bateaux, notamment de seize mètres, qui relèvent des régions, feront l'objet d'une attention particulière. C'est la raison pour laquelle nous avons rencontré à plusieurs reprises les présidents de région et les préfets de région, pour mettre en place des structures de concertation afin de trouver les solutions pour les bateaux de moins de 16 mètres.

Par conséquent, compte tenu de l'évolution des flottilles depuis 1983, cet effort était indispensable. Nous pouvons regretter l'Europe bleue ou, au contraire, nous en sommes satisfaits. Elle existe. Il faut simplement que je donne aux pêcheurs français les moyens d'être armés pour faire face aux conditions communautaires. Sachez que M. Delebarre et moi-même sommes à leurs côtés, sans faiblesse. Nous l'avons encore démontré lors du conseil des pêches, à Luxembourg, au cours duquel, profitant de la demande allemande, nous avons suggéré à la Commission de renégocier les conditions de ce P.O.P., car il est vrai que les conditions sont draconiennes pour nos petits bateaux.

S'agissant du problème du contentieux franco-canadien, je rappellerai que des discussions ont été engagées en janvier 1987 sur la base de l'accord de 1972 ; faute d'accord bilatéral possible, nous avons mis en œuvre les dispositions de l'accord de 1972 et nous avons fait appel, en particulier, à un médiateur, sur le nom duquel nous avons eu du mal à nous mettre d'accord. Aujourd'hui, M. Iglesias occupe cette fonction de médiateur ; il dispose de quatre-vingt-dix jours pour nous remettre son rapport. C'est à l'issue de cette présentation que des négociations pourront intervenir. Je rappelle d'ailleurs que ce rapport n'engage aucune des parties.

En ce qui concerne Saint-Pierre-et-Miquelon et Saint-Malo, mon souci, au cours des semaines difficiles du début du mois d'octobre, a été d'éviter que le développement économique tant de Saint-Malo que de Saint-Pierre-et-Miquelon ne soit entravé.

J'ai souhaité que les droits français dans nos eaux, à Saint-Pierre-et-Miquelon et à proximité du Canada, soient réaffirmés ; je ne pouvais sacrifier ni les intérêts économiques de

Saint-Pierre-et-Miquelon ni ceux de Saint-Malo. En effet, si Saint-Pierre-et-Miquelon compte 6 000 habitants, 1 200 personnes, à Saint-Malo, sont concernées par la pêche lointaine. Nous avons abouti, je crois, pour ce dernier trimestre, à un bon accord entre les différents partenaires.

M. René Régnauld, rapporteur spécial. Vous avez nos encouragements, monsieur le ministre !

M. Jacques Mellick, ministre délégué. S'agissant du bilan de l'ouragan d'octobre 1987, je rappellerai que si les conséquences matérielles de cet ouragan ne sont pas encore toutes gommées, des mesures ont néanmoins été prises pour atténuer les effets financiers. Les armateurs dont les navires ont coulé ou ont été fortement endommagés ont bénéficié prioritairement d'aides à la construction et à la modernisation, en 1988. Les ostréiculteurs dont les parcs ont été détruits ont pu disposer des aides habituelles au titre des calamités agricoles - prêts bonifiés et indemnités. Enfin, une enveloppe de 22 millions de francs a été spécialement dégagée pour assurer une indemnisation complémentaire des pêcheurs dont le matériel de pêche avait été détruit. Ces indemnités ont été versées sur justificatif des dépenses effectuées ; je signe d'ailleurs encore chaque semaine des notifications pour des financements.

MM. Pagès et Bialski ont attiré notre attention sur les problèmes de la réparation navale. Je voudrais répondre plus particulièrement sur l'aspect portuaire de ce problème, car, comme vous le savez, mesdames, messieurs les sénateurs, la tutelle de l'activité de réparation navale proprement dite relève de notre collègue M. Fauroux, ministre de l'industrie.

Il est clair que la crise qu'a subie la réparation navale au cours des dernières années est liée à la surcapacité qu'a connue la flotte mondiale. En effet, le rétrécissement de la flotte maritime internationale, qui a touché en particulier les navires pétroliers et les très gros porteurs, s'est traduit par une demande réduite en matière de réparation navale, et ce dans un contexte de concurrence accrue de la part des nouveaux pays industrialisés. Cette situation a entraîné, en France comme dans les autres pays européens, des restructurations successives dans le secteur de la réparation navale. Comme vous l'avez rappelé, monsieur Bialski, cela a eu des conséquences très dommageables non seulement sur l'emploi - c'est l'aspect le plus important à mes yeux - mais aussi sur les budgets des ports qui sont gestionnaires d'engins de radoub.

Je demeure néanmoins convaincu que l'activité de réparation navale fait tout naturellement partie des services qu'un grand port international doit pouvoir offrir à sa clientèle. Les ports autonomes de Marseille, du Havre et de Dunkerque - celui-ci est particulièrement cher à votre cœur, monsieur Bialski - pour ne citer que ces trois grands ports français, ont compris le caractère indispensable de cette activité en s'impliquant financièrement, avec l'appui de certaines collectivités territoriales, dans le redémarrage des activités de réparation navale, en particulier par le biais d'abandons de créances et de tarifs incitatifs pour la location des engins de radoub.

Les ports, qui n'ont pas vocation à se voir transférer les déficits des entreprises de réparation navale, sont évidemment limités dans leurs interventions. Mais j'appuierai, dans le domaine de compétence qui est le mien, toutes les actions visant au redéploiement des activités de réparation navale.

C'est la raison pour laquelle j'ai toujours accepté avec réalisme les exigences de la restructuration, de la construction et de la réparation navales. Nous avons toujours affirmé, monsieur Pagès et monsieur Bialski, l'exigence du maintien - certes à un niveau d'emploi réduit - des capacités de réparation et de construction navales. Le choix, vous le savez l'un et l'autre, opéré par le gouvernement de M. Jacques Chirac et plus particulièrement par M. Madelin, ministre de l'industrie, de fermer totalement certains sites de constructions navales place aujourd'hui quelques ports, notamment celui de Dunkerque, dans une situation plus défavorable.

Sachez que M. Michel Delebarre et moi-même nous assistons M. Fauroux pour trouver les solutions permettant à des ports comme celui de Dunkerque d'offrir cette palette à laquelle je faisais référence, voilà quelques instants.

M. Oudin a bien voulu rappeler tout à l'heure la loi littoral de janvier 1986, notamment les schémas de mise en valeur de la baie de Diane, de la baie de Bourgneuf et de l'île de Noirmoutier.

Je peux vous confirmer qu'une somme de 1,4 million de francs a été dégagée pour financer cette opération ; cette décision a été notifiée au préfet de la Vendée. S'agissant de l'exercice 1989, nous poursuivrons notre action dans cette direction, notamment avec une aide de 2 millions de francs en autorisations de programme.

Monsieur Oudin, vous avez bien voulu m'inviter au congrès des associations des élus du littoral. Malheureusement, la date n'en a pas été décidée d'un commun accord et je participe déjà, les 8, 9 et 10 décembre prochains, au conseil des ministres des transports ainsi qu'au conseil des ministres de la pêche, qui se tiennent à Bruxelles. C'est donc M. Baylet, secrétaire d'Etat chargé des collectivités locales, qui représentera le Gouvernement à ce congrès.

M. Jacques Oudin. Nous vous regretterons !

M. Jacques Mellick, ministre délégué. Mais si nous pouvons arrêter ensemble une date pour le congrès de 1989, c'est avec beaucoup de plaisir que j'y participerai.

Le port de Noirmoutier n'est pas un port d'intérêt national et il n'appartient donc pas à l'Etat d'engager une aide financière à son profit.

Vous avez attiré notre attention sur la qualité du milieu marin. C'est un problème réel très complexe, dont la solution exige l'intervention d'un grand nombre d'acteurs - agriculture, collectivités locales, industrie - car chacun a ses responsabilités dans ce domaine.

Pour ma part, je m'attacherai activement, avec l'aide de mes services, à suivre les agressions contre ce milieu et à en réduire les méfaits.

Cette action passe, en particulier, par une approche plus globale de la connaissance et du suivi du milieu marin par l'Ifremer. Je compte également améliorer dans ce domaine la coordination des pouvoirs publics afin de lutter contre la dégradation des eaux.

M. René Régnauld, rapporteur spécial. Très bien !

M. Jacques Mellick, ministre délégué. M. Balarello a attiré notre attention sur la sécurité des pratiquants de loisirs nautiques.

Il paraît nécessaire, en effet, d'améliorer la sécurité des plaisanciers. Chaque année, 200 à 250 personnes sont victimes de la pratique de loisirs nautiques. A cet égard, je voudrais m'associer aux félicitations qui ont été adressées, sur les différentes travées de cette assemblée, à la société nationale de sauvetage en mer, et notamment à tous ces bénévoles qui, tout au long de l'année, participent à notre sécurité, et ce sans toujours recevoir l'aide des premiers concernés. C'est la raison pour laquelle nous recherchons des solutions originales afin que les plaisanciers financent leur propre sécurité.

La prévention passe par une politique de formation et d'information. J'avais confié, pendant l'été 1988, une campagne d'information à la mission interministérielle de la mer, à laquelle ont participé les administrations de l'Etat, les clubs et les industries nautiques. Les thèmes abordés, je le rappelle, ont porté principalement sur les risques liés à la navigation des engins rapides à moteur et sur les précautions à prendre pour lutter contre les risques de la plongée. Des opérations de surveillance du respect des vitesses limitées en zone littorale ont été organisées, à ma demande, par les préfets maritimes.

Cette action sera reconduite et intensifiée en 1989 ; l'accent sera mis tout particulièrement sur la prévention des risques de la plongée, cette dernière ayant occasionné, pour la seule Méditerranée, quatre-vingt-trois accidents dont vingt-trois mortels.

A cette fin, j'ai proposé à une collectivité locale qui serait intéressée une opération coordonnée de sécurité sur le littoral, menée par le ministre délégué chargé de la mer, le secrétariat d'Etat à la jeunesse et aux sports et donc l'ensemble des clubs. Le conseil général du département du Var a fait connaître son intérêt pour une démarche de ce type et une opération sera donc menée sur le littoral varois. Nous en tirerons les conclusions afin de l'étendre, si nécessaire, à l'ensemble du pays au cours de l'année 1990.

Monsieur Bialski, s'agissant du port de Dunkerque, vous avez, d'une part, insisté sur la nécessité de l'opération du prolongement du quai de Flandre pour le trafic de conte-

neurs et, d'autre part, appelé l'attention sur la vétusté du train de dragage à bennes qui entretient les profondeurs de l'avant-port Est.

L'organisation de l'opération de prolongement sur 200 mètres du quai de Flandre, qui est effectivement indispensable pour permettre au port de Dunkerque de faire face à la progression du trafic de conteneurs, a été décidée dans le cadre de la convention quadripartite Etat-région-département-port autonome de Dunkerque en date du 13 novembre 1987, relative au programme d'investissement destiné à accompagner le plan de conquête des trafics que la place portuaire de Dunkerque a mis en œuvre dès le début de 1987.

En outre, comme l'a unanimement reconnu le groupe de réflexion mené par M. Dubois, il n'y a pas de concurrence en matière de conteneurs entre les trois ports de Boulogne, Calais et Dunkerque.

Suite au rapport présenté par le port autonome de Dunkerque, la décision ministérielle de prise en considération du prolongement du quai de Flandre sera donc mise à l'étude. Des décisions seront annoncées très prochainement, en tout cas avant la fin de l'année.

Cependant, j'attire l'attention du Sénat sur le fait que, si cette infrastructure nouvelle est bien un élément important pour permettre la croissance du trafic des conteneurs, ce n'est pas le seul.

Pour procurer un meilleur service aux navires, pour assurer la mise en œuvre d'économie d'échelles et pour améliorer les conditions d'exploitation, des négociations devront être menées, préalablement à l'engagement des travaux avec le ou les opérateurs du terminal du conteneur, sur les conditions d'investissement et d'équipement des superstructures ainsi qu'en matière d'exploitation intégrée du terminal.

Quant au ponton flamand, qui intervient pour draguer à la benne à l'avant-port Est de Dunkerque, sa durée de vie est limitée et il est techniquement et économiquement dépassé. Vous avez tout à fait raison, monsieur Bialski, de le rappeler et de le souligner.

Une réflexion approfondie a déjà été menée par le G.I.E. Dragage ports sur les différents scénarios d'évolution envisageables, en ce qui concerne le parc de dragage des ports français de la mer du Nord et de la Manche.

Pour répondre de la façon la plus satisfaisante aux besoins d'entretien, tout en évitant tout suréquipement, j'ai demandé à mes services de présenter très rapidement des propositions précises sur la suite opérationnelle à donner à cette réflexion. Si j'enregistre la demande que vous m'avez présentée, en ce qui concerne Dunkerque, acceptez que la décision soit prise prochainement au vu des dispositions d'échanges de services que la nouvelle drague pourra assurer aux trois ports de Boulogne, de Calais et de Dunkerque.

La pêche et les cultures marines font l'objet de deux priorités : augmenter la rentabilité globale du secteur et diminuer le déficit de la balance commerciale des produits de la mer. Nous pensons que nous pouvons procéder à une valorisation des produits permettant de transformer les produits de la pêche française peu recherchés en produits aptes à répondre aux besoins actuels qui ne sont pas satisfaits par les importations, par exemple la fabrication de surimi à partir de merlans. Des succédanés d'espèces nobles comme le crabe sont ainsi créés. Cet objectif doit être atteint par un effort de recherche soutenu par mon département ministériel et par une concertation avec le ministère de l'agriculture, qui a la tutelle des industries agro-alimentaires.

Pour le développement des cultures marines permettant la production d'espèces très demandées, comme le bar, le turbot, le saumon, la crevette et, plus classiquement, les moules, dont la France importe aujourd'hui plus de la moitié de sa production, le ministère de la mer participe au financement d'investissements expérimentaux ou innovants. Voilà ce que je voulais répondre à MM. Balarello, Bialski et Pagès.

Je vous dirai simplement en terminant que ce débat a, une nouvelle fois, montré que la mer, le monde maritime avaient une histoire, mais que son avenir, vous, nous et, surtout, les acteurs, nous pourrions l'assurer. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Je demande la parole.

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

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais très brièvement répondre sur deux points.

M. Mellick vous a précisé dans son exposé introductif quelle est, dans le domaine de l'avenir de notre flotte de commerce, la démarche à la fois pragmatique et ambitieuse suivie par le Gouvernement. Nous voulons, en effet, pour faire face à la crise structurelle de ce secteur, promouvoir de véritables solutions et non des mesures qui apparaîtraient très vite comme transitoires et temporaires. À la suite des propos de M. Jacques Mellick, je voudrais souligner la détermination totale du Gouvernement concernant notre marine marchande.

Dans son message à l'Académie de marine, le 11 octobre dernier, le Premier ministre, M. Michel Rocard, après avoir, en introduction, marqué publiquement la considération qu'il éprouve personnellement et, avec lui, l'ensemble du Gouvernement pour le monde de la mer, poursuivait ainsi :

« La lucidité doit aussi s'exercer face à la situation de notre flotte de commerce, exposée depuis plus d'un siècle à une forte concurrence internationale. Un parlementaire en mission a été chargé de faire des propositions au Gouvernement, qui entend définir une politique lucide du transport maritime.

« A côté de la lucidité, la cohérence s'impose, elle aussi, dans la vie maritime. Elle s'imposera à l'Europe unie de 1993. La première puissance commerciale du monde ne pourra laisser entièrement à d'autres le soin du transport maritime des marchandises. La politique maritime de la Communauté économique européenne ne peut être défensive. »

Son message se terminait ainsi : « Il est clair, en conclusion, que la France ne peut ni ne doit, quels que soient les bouleversements apportés par le progrès, renoncer à son importante dimension maritime. Le Gouvernement en est conscient. Il faut donc regarder l'avenir avec confiance et rechercher ensemble les adaptations nécessaires. »

Vous pouvez donc être assurés que, M. Jacques Mellick et moi-même, nous ferons en sorte que, à la suite des propositions que présentera M. Jean-Yves Le Drian, député-maire de Lorient et donc élu d'une région à grande tradition maritime, une politique véritablement ambitieuse soit mise en œuvre pour assurer l'avenir de notre flotte de commerce.

Il est bien entendu, monsieur de Catuelan, comme vient de le dire M. Mellick, que l'ensemble des travaux entrepris ces dernières années seront pris en compte dans la démarche que poursuit à notre demande M. Le Drian. Il en va ainsi, bien entendu, du rapport établi par votre commission.

Je voudrais, enfin, parler d'une démarche plus locale, plus régionale, mais qui mérite d'être retenue comme l'illustration de ce qui pourrait être fait sur plusieurs parties du littoral français. M. Bialski a évoqué la solidarité entre les trois ports de Boulogne, de Calais et de Dunkerque d'une même région, la région Nord - Pas-de-Calais.

Bien que de dimensions, de vocations et de statuts différents, Boulogne, Calais et Dunkerque ont à faire face aux mêmes défis : d'une part, la concurrence extrêmement vive des ports étrangers de l'Europe du Nord, à la fois très proches géographiquement et très puissants, et, d'autre part, l'ouverture en 1993 du tunnel sous la Manche.

C'est la raison pour laquelle nous avons voulu, Jacques Mellick et moi-même, mener une réflexion sur les moyens à mettre en œuvre pour conduire un développement concerté de cette façade portuaire du Nord - Pas-de-Calais.

Telle est la raison d'être du rapport établi par M. l'ingénieur général Dubois, qui tient compte de la manière dont on peut tenter de valoriser les atouts de chacun des ports.

Le rapport de ce groupe de travail a été communiqué par nos soins au début de ce mois à la région, aux deux départements du Nord et du Pas-de-Calais, aux trois villes de Boulogne, de Calais et de Dunkerque, ainsi qu'à la communauté urbaine de Dunkerque, aux deux chambres de commerce et d'industrie de Boulogne et de Calais, au port autonome de Dunkerque, ainsi qu'aux deux préfets, pour recueillir leur avis sur le contenu de ce document.

Je viens de demander également que ce rapport soit communiqué pour avis aux organisations syndicales représentatives des personnels portuaires et des dockers, ainsi qu'aux unions maritimes patronales des trois ports.

Une large consultation est donc en cours sur ce rapport, que nous avons rendu public lors de la journée que nous avons consacrée, le 14 novembre dernier, à la visite de Boulogne, de Calais et de Dunkerque en nous mettant à l'écoute des élus et des représentants socioprofessionnels.

De cette visite, nous avons retiré la conviction que les trois ports sont aujourd'hui ouverts à la concertation.

C'est pourquoi notre intention, après synthèse des avis que nous sommes en train de recueillir, est bien d'en tirer toutes les conséquences, pour renforcer la complémentarité et la dynamique entre ces trois ports, en recherchant, peut-être, des éléments ayant valeur d'exemple pour les autres établissements portuaires français.

Nous ne ferons rien face à la concurrence internationale, y compris dans le domaine portuaire, si nous ne travaillons pas dans le sens de la complémentarité et de la solidarité.

M. le président. Nous allons procéder au vote par titre des crédits relatifs au ministère des transports et de la mer et figurant aux états B et C.

Je rappelle que les crédits relatifs aux transports terrestres et à la sécurité routière, à l'aviation civile et à la météorologie ont été examinés précédemment et que le vote sur ces crédits avait été réservé.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 106 159 342 francs. »

M. René Régnault, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. René Régnault, rapporteur spécial. Au moment où nous allons nous prononcer sur les crédits concernant les transports terrestres et la sécurité routière, l'aviation civile et la météorologie et, enfin, la mer, je tiens à rappeler au Sénat que la commission des finances a émis un avis favorable. Je l'invite donc à adopter ces crédits.

M. Yves Le Cozannet, rapporteur pour avis. Je demande la parole.

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

M. Yves Le Cozannet, rapporteur pour avis. J'invite, moi aussi, le Sénat à suivre l'avis favorable de la commission des affaires économiques et du Plan, en adoptant tous ces crédits, mais en rappelant les réserves que nous avons formulées pour les crédits relatifs à la mer.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Dont acte !

M. Paul Caron. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Paul Caron. L'examen des crédits du ministère des transports et de la mer montre qu'un effort certain a été entrepris pour les transports terrestres, notamment pour la sécurité routière. Pour l'aviation civile et le budget annexe de la navigation aérienne, votre politique est marquée par la continuité. Vos déclarations concernant les grèves qui perturbent la vie quotidienne des usagers et le fonctionnement de l'économie laissent entrevoir la possibilité de solutions rapides. Elles vont dans le bon sens, et nous souhaitons qu'elles soient suivies d'actes concrets pour lesquels nous vous apporterons notre soutien.

Pour ce qui concerne la mer et les voies navigables, votre budget n'a pas de véritable ambition. C'est l'avis de notre rapporteur pour avis, M. Yves Le Cozannet, que nous ferons nôtre. C'est pourquoi le groupe de l'union centriste se prononce favorablement sur l'ensemble des crédits de votre ministère, mais il laisse à son rapporteur et aux orateurs le soin de marquer leur désappointement à l'égard de votre politique pour la mer et la battellerie en s'associant à leurs réserves.

M. Robert Pagès. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Robert Pagès. Monsieur le ministre des transports, nous avons pris acte de la perspective du passage du T.G.V. par Amiens. Vous faisant part de l'opinion des habitants de cette région, nous voulons cependant vous demander quand seront précisés le calendrier et le financement.

Nous avons pris acte également d'une intervention en faveur de la S.N.C.F., lors du collectif budgétaire. Cela dit, vos explications concernant vos budgets ne nous ont pas pleinement convaincus. En outre, vous vous en êtes pris ce matin, monsieur le ministre, à la grève des salariés de la R.A.T.P. Vous avez confirmé vos critiques cet après-midi.

Dois-je vous rappeler que ceux-ci luttent pour la satisfaction de revendications salariales légitimes et pour la sécurité des usagers. L'argent pour satisfaire leurs revendications existe, vous le savez bien. La R.A.T.P. rembourse ses emprunts sur le marché au taux d'intérêt de 8 p. 100 environ. Si les banques nationalisées remboursaient l'ensemble des dettes en octroyant un crédit, non plus au taux de 8 p. 100 mais au taux de 4 p. 100, cela permettrait d'économiser 1 850 francs par an et par agent. Les banques ne sombreraient pas. La R.A.T.P. reverse au titre des intérêts aux banques tous les ans 1 775 millions de francs, ce qui représente 3 700 francs par mois et par agent. De l'argent, il y en a.

Au lieu de négocier, la direction de la R.A.T.P. pratique la politique du pire et tente de dresser les usagers contre les grévistes, qui luttent pour un meilleur service public en décidant d'interrompre à partir de lundi prochain le trafic sur les lignes A et B du R.E.R. Cela constitue une véritable provocation. Nous demandons que la direction de la R.A.T.P. négocie, réponde aux revendications légitimes des salariés et contribue à assurer une véritable sécurité des usagers des lignes A et B du R.E.R., sécurité mise en danger par les agissements de la direction.

Pour ce qui est du budget, compte tenu des éléments que nous avons développés précédemment, vous ne serez donc pas étonné, monsieur le ministre, que le groupe communiste ne vote pas ce budget.

ETAT B

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix les crédits figurant au titre III.

(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. « Titre IV, plus 1 616 593 640 francs. »

(Ces crédits sont adoptés.)

ETAT C

M. le président. J'appelle maintenant les crédits du titre V.

« Autorisations de programme, 3 853 921 000 francs. »

M. le président. « Crédits de paiement, 2 281 190 000 francs. »

Je rappelle que, cet après-midi, le Sénat a réduit les crédits de paiement du titre V de 2 millions de francs en adoptant l'amendement n° II-5 de la commission des finances.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits du titre V, ainsi modifiés.

(Ces crédits sont adoptés.)

Titre VI

M. le président. « Autorisations de programme, 1 051 700 000 francs. »

« Crédits de paiement, 366 500 000 francs. » - (Adopté.)

Nous avons terminé l'examen des dispositions du projet de loi relatives au ministère des transports et de la mer.

3

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à ce jour, dimanche 27 novembre 1988 :

A dix heures quarante-cinq :

1. Discussion en nouvelle lecture du projet de loi (n° 94, 1988-1989), adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, relatif au revenu minimum d'insertion.

Rapport (n° 96, 1988-1989) de M. Pierre Louvot fait au nom de la commission des affaires sociales.

A quinze heures :

2. Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1989, adopté par l'Assemblée nationale (nos 87 et 88, 1988-1989).

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 :

Services du Premier ministre :

V. - ENVIRONNEMENT

M. Robert Vizet, rapporteur spécial (rapport n° 88, annexe n° 29), M. Bernard Hugo, rapporteur pour avis de la com-

mission des affaires économiques et du Plan (avis n° 90, tome XVII) ; M. Hubert Martin, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n° 89, tome III).

Délai limite pour le dépôt des amendements aux crédits budgétaires pour le projet de loi de finances pour 1989

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 1989 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 dimanche 27 novembre 1988, à une heure trente-cinq.)

*Le Directeur adjoint
du service du compte rendu sténographique,
JACQUES CASSIN*