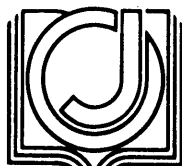


SÉNAT
DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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



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

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1989-1990

COMPTE RENDU INTÉGRAL

44^e SÉANCE

Séance du jeudi 7 décembre 1989

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. JEAN CHAMANT

1. **Procès-verbal** (p. 4520).
2. **Candidatures à des organismes extraparlamentaires** (p. 4520).
3. **Loi de finances pour 1990.** - Suite de la discussion d'un projet de loi.

Economie, finances et budget

I. - CHARGES COMMUNES (ET RAPATRIÉS)

Comptes spéciaux du Trésor

Observations sur le rapport de la Cour des comptes (p. 4520).

MM. Michel Charasse, ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget ; Claude Belot, rapporteur spécial de la commission des finances (charges communes) ; Emmanuel Hamel, rapporteur spécial de la commission des finances (comptes spéciaux du Trésor) ; Michel Moreigne, rapporteur spécial de la commission des finances (observations sur le rapport annuel de la Cour des comptes), Christian Bonnet, Emmanuel Hamel, Robert Vizet, Guy Penne, Xavier de Villepin.

M. le ministre délégué.

CHARGES COMMUNES (p. 4537)

Crédits du titre I^{er} (p. 4537)

Amendement n° II-25 de la commission. - MM. Claude Belot, rapporteur spécial ; le ministre délégué. - Adoption.

Adoption des crédits modifiés.

Crédits des titres II à IV. - Adoption (p. 4537)

Crédits du titre V (p. 4537)

Amendement n° II-26 de la commission. - Adoption.

Adoption des crédits modifiés.

Crédits du titre VI. - Adoption (p. 4537)

Article 70. - Adoption (p. 4537)

COMPTES SPÉCIAUX DU TRÉSOR (p. 4537)

Articles 43, 44, 44 bis, 45 à 52. - Adoption.

Suspension et reprise de la séance (p. 4538)

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

4. **Nomination de membres d'organismes extraparlamentaires** (p. 4538).
5. **Candidatures à un organisme extraparlamentaire** (p. 4539).
6. **Loi de finances pour 1990.** - Suite de la discussion d'un projet de loi.

Monnaies et médailles (p. 4539)

MM. Michel Charasse, ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget ; Louis Perrein, rapporteur spécial de la commission des finances.

Adoption des crédits figurant aux articles 41 et 42.

Imprimerie nationale (p. 4540)

MM. Michel Charasse, ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget ; Henri Collard, rapporteur spécial de la commission des finances ; Robert Vizet.

Crédits figurant à l'article 41 (p. 4543)

MM. Louis Perrein, le ministre délégué.

Adoption des crédits.

Crédits figurant à l'article 42. - Adoption (p. 4543)

Economie, finances et budget

II. - SERVICES FINANCIERS (ET CONSOMMATION) (p. 4543)

MM. Pierre Bérégovoy, ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget ; Michel Manet, rapporteur spécial de la commission des finances ; Louis Minetti, en remplacement de M. Henri Bangou, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (consommation et concurrence) ; William Chervy.

M. le ministre d'Etat.

Crédits des titres III à VI. - Adoption (p. 4550)

Articles 70 bis et 70 ter. - Adoption (p. 4550)

Équipement, logement, transports et mer (p. 4550)

II. - TRANSPORTS INTÉRIEURS

1. *Transports terrestres (et voies navigables)*
2. *Routes*
3. *Sécurité routière*

MM. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer ; Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial de la commission des finances (transports terrestres) ; Georges Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (transports terrestres) ; Philippe Adnot, rapporteur spécial de la commission des finances (voies navigables) ; Paul Loridant, rapporteur spécial de la commission des finances (routes et sécurité routière) ; Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (routes et voies navigables) ; Christian Poncelet.

7. **Nomination de membres d'un organisme extraparlémentaire** (p. 4565).

Suspension et reprise de la séance (p. 4565)

PRÉSIDENTICE DE M. MICHEL DREYFUS-SCHMIDT

8. **Conférence des présidents** (p. 4565).

9. **Loi de finances pour 1990.** - Suite de la discussion d'un projet de loi.

Équipement, logement, transports et mer (p. 4567)

II. - TRANSPORTS INTÉRIEURS (suite)

MM. Jean Garcia, William Chervy, Daniel Hoeffel, Jacques Oudin, Félix Leyzour, Jacques Rocca Serra, Jacques Moutet, Charles Descours.

MM. Georges Sarre, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux ; le ministre.

Crédits du titre III (p. 4583)

MM. Robert Pagès, Louis de Catuelan.

Adoption des crédits.

Crédits du titre IV (p. 4584)

Amendement n° II-27 de la commission des finances. - MM. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial ; le ministre ; Félix Leyzour, Jean-Pierre Masseret. - Rejet.

Adoption des crédits.

Crédits du titre V (p. 4585)

M. Emmanuel Hamel.

Adoption des crédits.

Crédits du titre VI. - Adoption (p. 4585)

M. le ministre.

10. **Transmission de projets de loi** (p. 4585).

11. **Dépôt de rapports** (p. 4585).

12. **Ordre du jour** (p. 4585).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. JEAN CHAMANT vice-président

La séance est ouverte à dix heures vingt.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

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

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

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

2

CANDIDATURES À DES ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. Je rappelle au Sénat que M. le ministre chargé des relations avec le Parlement a demandé au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation de sénateurs appelés à siéger dans six organismes extraparlamentaires.

La commission des affaires culturelles a fait connaître qu'elle propose les candidatures de :

- M. André Fosset pour la société nationale de programme Antenne 2 ;
- M. Michel Miroudot pour la société de programme F.R. 3 ;
- M. Jacques Carat pour la société de programme Radio-France ;
- M. Daniel Millaud pour la société de radiodiffusion et de télévision pour l'outre-mer ;
- M. Charles de Cuttoli pour la société nationale de programme Radio-France internationale ;
- Mme Paulette Brisepierre pour l'Institut national de l'audiovisuel.

Ces candidatures ont été affichées. Elles seront ratifiées si la présidence n'a pas reçu d'opposition dans le délai prévu par l'article 9 du règlement.

3

LOI DE FINANCES POUR 1990

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 1990, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution. [Nos 58 et 59 (1989-1990).]

Economie, finances et budget

I. - CHARGES COMMUNES (ET RAPATRIÉS)

Comptes spéciaux du Trésor

Observations sur le rapport de la Cour des comptes

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'économie, des finances et du budget :

- I. - Charges communes (et rapatriés) ;
- Comptes spéciaux du Trésor ;
- Observations sur le rapport de la Cour des comptes.

La parole est à M. le ministre.

M. Michel Charasse, ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais très rapidement présenter les grandes lignes du budget des charges communes et des comptes spéciaux du Trésor, puisque nous examinerons plus tard, après avoir entendu les rapporteurs des commissions, les autres budgets, à savoir celui de l'Imprimerie nationale et celui des monnaies et médailles.

Le budget des charges communes ne se caractérise pas par sa lisibilité, puisqu'il regroupe des crédits de nature extrêmement variée. A cet égard, je ne puis que saluer la compétence et la technicité des rapporteurs, qui essaient de se retrouver dans ce magma !

M. Roger Chinaud, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Merci !

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation pour les comptes spéciaux du Trésor. Merci, monsieur le ministre, cet hommage nous va droit au cœur !

M. Michel Charasse, ministre délégué. La même observation vaut d'ailleurs pour les comptes spéciaux du Trésor, qui sont à peu près du même acabit. Il faut l'œil pétillant et habitué aux liasses de la Cour des comptes de M. Hamel - et sans doute de quelques autres - pour s'y retrouver !

La seule chose qui rapproche les crédits inscrits aux charges communes, c'est de ne pas pouvoir être rattachés à un ministère particulier ou de concerner des actions qui intéressent la totalité d'entre eux ! Il s'agit pourtant d'une masse de crédits importante et en progression rapide.

Le budget des charges communes pour 1990 représente ainsi 421 milliards de francs, soit 17,7 p. 100 de plus qu'en 1989. Il est cependant préférable de ne pas raisonner à partir de ce chiffre, qui comprend, pour environ 171 milliards de francs, des remboursements et des dégrèvements qui sont, en réalité, des dépenses fiscales plus que des dépenses budgétaires. Nets de ces dépenses en atténuation de recettes, le budget qui vous est présenté s'élève à 258,3 milliards de francs, soit une augmentation de 14,2 p. 100 par rapport à 1989.

Cette progression comporte, en fait, deux explications de nature différente : il s'agit, d'une part, du constat comptable de l'évolution de dépenses inéluctables et, d'autre part, de la traduction de politiques volontaristes menées par le Gouvernement.

Concernant tout d'abord les dépenses inéluctables, j'insisterai, si vous le voulez bien, sur les deux grandes masses budgétaires qui vous sont soumises.

S'agissant, en premier lieu, de la charge de la dette, la première observation que je ferai a déjà été largement évoquée au cours de nos discussions sur la première partie du projet de loi de finances : la charge de la dette constitue, par sa croissance rapide, à la fois un poids considérable qui limite nos marges de manœuvre et une contrainte impérieuse qui oriente notre politique budgétaire.

Ce poids considérable, ce sont les 125,7 milliards de francs que le budget de l'Etat aura à supporter en 1990, soit une croissance de près de 17 p. 100 ou de 18 milliards de francs. Ce chiffre équivaut à celui de l'effort, pourtant considérable, qui est consenti en faveur de l'éducation nationale. La reproduction, année par année, d'une telle évolution est donc bien le signe d'une réduction progressive, qu'il nous faut à tout prix combattre, de nos marges de manœuvre budgétaire. Le ministre d'Etat et moi-même l'avons bien dit à l'occasion de l'examen de la première partie du projet de loi de finances.

C'est tout le sens de l'effort continu et progressif de limitation du déficit budgétaire que le Gouvernement a engagé. Je vous rappelle que ce déficit, qui représentait 2,1 p. 100 du produit intérieur brut en 1988, est redescendu à 1,7 p. 100 en 1989 et sera ramené à 1,4 p. 100 en 1990, grâce à la réduction de 10 milliards de francs du déficit budgétaire qui vous est proposée. Je sais bien que le Sénat souhaite aller plus loin et plus vite !

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Et avoir une vraie diminution !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Dix milliards, c'est quand même une vraie !

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Ah non !

M. Michel Charasse, ministre délégué. C'est tout de même formidable ! Enfin bref...

Si je comprends bien, l'opposition considère aujourd'hui qu'avec 10 milliards on n'a plus rien !

M. Roger Chinaud, rapporteur général. C'est parce que ce ne sont pas de vrais milliards !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Ah bon ! Ce ne sont pas de vrais milliards ?

Ma deuxième observation sur la dette sera plus technique, pour aborder le point particulier que constituent les intérêts afférents aux obligations renouvelables du Trésor, les O.R.T.

Vous savez que l'arrivée à échéance, l'année prochaine, d'un montant très élevé d'intérêts sur les O.R.T. a conduit, depuis octobre 1988, le Gouvernement à prendre les dispositions nécessaires pour lisser cette charge sur plusieurs années. C'est ainsi que les possesseurs d'O.R.T. ont eu la possibilité d'apporter leurs titres en échange d'obligations assimilables du Trésor. L'encours des O.R.T., et donc la charge d'intérêts, ont été ainsi fortement réduits, de sorte que la charge financière résiduelle pour 1990 est ramenée à 9 milliards de francs. Cette charge exceptionnelle sera compensée par le remboursement au budget de l'Etat des 9 milliards de francs d'avances qui avaient été consentis, en 1987 et 1988, au Fonds de soutien des rentes.

J'en viens maintenant au second aspect des dépenses que j'appelle inéluctables : l'assurance crédit.

L'ouverture de crédits qui vous est proposée pour 1990 afin de couvrir les pertes de la Compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur, la Coface, s'élève à 8 milliards de francs. Ce chiffre illustre d'abord la politique dite de rebudgétisation, initiée par mon ami Pierre Bérégovoy en 1985, et poursuivie depuis par les différents gouvernements. Elle consiste, dans un souci de rigueur budgétaire, à limiter les refinancements bancaires aux seuls pays où un retour à meilleure fortune peut raisonnablement être envisagé. Dans les autres cas, une telle pratique ne conduirait qu'à reporter dans le temps une charge inéluctable, et il est donc préférable de le constater immédiatement sous forme d'inscription budgétaire.

Ce chiffre de 8 milliards de francs confirme en second lieu un mouvement engagé par le Gouvernement pour améliorer la sincérité des comptes de l'assurance crédit. Nous revenons progressivement sur la pratique ancienne qui consistait à ne rien inscrire au titre de la Coface en loi de finances initiale, pour renvoyer la charge au collectif. Alors que 2 milliards de francs seulement, vous vous en souvenez, avaient été ouverts

en loi de finances initiale pour 1988, nous avons porté l'ouverture de crédits à 6 milliards de francs en 1989, et nous vous proposons une inscription de 8 milliards de francs pour 1990, toujours en loi de finances initiale.

J'en viens maintenant aux dotations qui traduisent des politiques volontaristes engagées par le Gouvernement, pour insister sur trois d'entre elles.

En premier lieu, le revenu minimum d'insertion bénéficiera en 1990 de crédits portés de 6 milliards de francs à 8 milliards de francs, afin de permettre la montée en charge de cette réforme considérable. Ainsi, 360 000 foyers, oubliés de nos mécanismes traditionnels de sécurité sociale et d'aide sociale, percevront des moyens décents d'existence, et pourront s'engager dans un processus de réinsertion sociale et économique.

La seconde dotation en forte augmentation concerne une autre politique de solidarité nationale : je veux parler de celle qui concerne les rapatriés, au profit desquels 5 800 millions de francs sont inscrits en 1990, dont 4 300 millions de francs - M. le rapporteur spécial l'a noté - au budget des charges communes. L'augmentation enregistrée sur ce seul budget est de 844 millions de francs, soit 24,4 p. 100, en faveur de l'indemnisation des rapatriés et de l'amélioration des retraites qui leur sont servies. Des mesures particulières en faveur des rapatriés d'origine nord-africaine sont également prévues.

Quant aux crédits d'aide au développement, je vous propose de les examiner plus en détail - car c'est un élément essentiel du budget de 1990 - en examinant les comptes spéciaux du Trésor.

J'en viens donc à une dernière rubrique qui nécessite, je le pense, quelques commentaires : les dotations en capital pour le secteur public.

L'enveloppe qui vous est proposée est de 4 700 millions de francs qu'il faut comparer aux 4 100 millions de francs ouverts en 1989. Cette enveloppe sera consacrée d'une manière prioritaire aux entreprises de la filière électronique, essentiellement Thomson et Bull, pour environ 3 milliards de francs, et pour le reste aux entreprises qui auraient besoin de mobiliser des financements importants à l'occasion d'une opportunité exceptionnelle de croissance.

Ce montant de 4 700 millions de francs est d'autant plus élevé qu'il prend place dans un contexte où les entreprises publiques sont désormais devenues bénéficiaires et dégagent un autofinancement important. Il faut savoir que les entreprises publiques industrielles ont, en 1988, augmenté leurs fonds propres de près de 30 milliards de francs par le seul jeu de la mise en réserve de leurs bénéfices et ont désormais des structures de bilan meilleures que la moyenne des grandes entreprises françaises. Je reprends d'ailleurs ici une partie du dialogue que j'ai eu avec M. le rapporteur général, lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 1990.

Le ratio moyen dettes fonds propres de ces entreprises s'établit à 0,76 contre 0,89 pour l'ensemble des grands groupes industriels français.

Je rappelle enfin que les entreprises publiques pourront mobiliser sur les marchés financiers, en 1990 comme en 1989, les fonds propres nécessaires pour compléter les dotations en capital de l'Etat et assurer ainsi, dans de bonnes conditions, leur politique de développement.

Telles sont, mesdames et messieurs les sénateurs, les grandes lignes de ce projet de budget des charges communes, qui témoignent, comme vous le voyez, des efforts importants consentis tant en matière de solidarité nationale qu'en matière de compétitivité de nos entreprises, et que je vous demande d'approuver.

J'en viens maintenant aux comptes spéciaux du Trésor.

L'hétérogénéité des quarante comptes spéciaux qui figurent au projet de loi de finances ne le cède en rien à celle des dotations du budget des charges communes, dont je viens de tenter, devant vous, de dessiner les principales orientations. Par conséquent, je vais non pas vous imposer leur description exhaustive, mais plutôt synthétiser mon propos en trois points.

Je citerai d'abord quelques chiffres.

La charge nette totale des opérations à caractère temporaire des comptes spéciaux était en 1989 de 3 700 millions de francs. Cette année, c'est un excédent de recettes de 652 millions de francs qui vous est soumis. Cette amélioration considérable recouvre en réalité deux éléments de sens opposés.

D'abord, elle correspond au remboursement, dont nous avons parlé il y a un instant, des 9 milliards de francs du fonds de soutien des rentes au profit du budget de l'Etat, en contrepartie de la charge exceptionnelle d'intérêts sur O.R.T. que nous aurons à supporter en 1990.

Ensuite, elle découle de la très forte croissance de la charge nette des comptes de prêts, qui passe de 3 700 millions de francs à 9 200 millions de francs. Cette augmentation considérable résulte de l'effort mené par notre pays en matière d'aide au développement, qui nous permettra de la porter en 1990 à plus de 0,54 p. 100 du P.I.B.

Ces crédits d'aide au développement figurent à la fois au budget des charges communes et sur les comptes spéciaux. Je regrouperai donc, si vous me le permettez, leur présentation pour mieux mettre en valeur la politique ambitieuse que le Gouvernement conduit en la matière.

Les crédits d'aide publique au développement inscrits sur les comptes spéciaux du Trésor s'élèvent en 1990 à 7 077 millions de francs, soit une progression de 21,7 p. 100. L'effort porte principalement sur les dotations d'aide bilatérale, et notamment sur deux points : d'une part, sur la poursuite de l'effort budgétaire de consolidation de dettes, qui représentera en 1990 une charge de plus de 7 milliards de francs pour les pays en développement ; d'autre part, sur l'amélioration des conditions financières faites à nos partenaires, grâce à un financement accru sur ressources budgétaires ; les ressources du fonds de développement économique et social allouées à la caisse centrale de coopération économique passent de 1 900 millions de francs en 1989 à 2 500 millions de francs, et la charge nette du compte de prêts du Trésor aux Etats étrangers est portée de 2 500 millions à 3 600 millions de francs.

Les crédits d'aide publique au développement inscrits au budget des charges communes s'élèvent quant à eux à 8 210 millions de francs, soit une progression de 37 p. 100. Cette charge supplémentaire est principalement due à la mise en œuvre des dispositifs d'annulation de la dette des pays les plus pauvres, retenus à l'initiative du Président de la République aux sommets de Toronto et de Dakar. L'article 70 du projet de loi de finances qui vous sera soumis en sera le support législatif.

Ce budget assure enfin le respect par notre pays de ses engagements d'aide multilatérale, grâce, notamment, à une dotation au fonds européen de développement en augmentation de 500 millions de francs.

Ma troisième et dernière observation sur ce fascicule des comptes spéciaux du Trésor portera sur les mouvements d'ouvertures et de fermetures de comptes.

Je ne mentionnerai que pour mémoire la création, sous forme de compte d'affectation spéciale, du fonds d'aménagement pour l'Île-de-France, puisque vous aurez à en discuter dans quelques jours, lors de l'examen du projet de loi de finances rectificative pour 1989.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Eh oui !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Je passe également rapidement sur les suppressions du compte intitulé « prêts à la Communauté économique européenne », ainsi que d'un compte de règlement avec un gouvernement étranger, tous deux devenus sans objet.

La création d'un compte de commerce relatif aux opérations industrielles et commerciales des directions départementales de l'équipement mérite en revanche une mention particulière, puisqu'il s'agit d'un sujet particulièrement technique et complexe, que connaît bien le rapporteur spécial de la commission des finances chargé des collectivités locales, mon ami Bernard Pellarin. Il n'a pas été le dernier à réclamer l'institution de ce nouveau compte. Je ne suis pas sûr que cela lui permettra de mieux comprendre ce qui se passe à la direction départementale de l'équipement, dans la mesure où les activités de ces services techniques confinent quasiment au secret d'Etat. Malgré tout, le Gouvernement propose une formule qui pourrait permettre au moins de clarifier, à défaut de comprendre.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Solidarité !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Ce compte aura pour objet de clarifier les flux comptables entre les parcs, le budget général de l'Etat et les collectivités locales. Une convention sera passée dans chaque département entre le pré-

sident du conseil général et le préfet afin d'associer les collectivités locales à l'évolution de ces services, en définissant les modalités de fonctionnement du parc, la nature des prestations fournies, ainsi que leur barème de facturation.

Ce nouveau mécanisme sera d'abord mis en place dans quelques départements dont le projet de loi de finances comporte la liste, afin d'en tirer des enseignements qui permettront de soumettre, le moment venu, au Parlement un projet de loi qui précisera le contenu minimal des conventions à conclure entre l'Etat et les collectivités locales. Je serai peut-être encore là à ce moment-là ; ce ne seront pas forcément les mêmes conventions que celles qui ont été prévues par le décret du 31 juillet 1985, et qui ont été établies alors que j'étais parti en vacances, peut-être justement parce que j'étais parti en vacances.

Je souhaite enfin vous donner tous les éléments nécessaires à une bonne compréhension de la réforme des produits de l'institut d'émission des départements d'outre-mer - l'I.E.D.O.M. - et de la création du compte d'affectation spéciale qu'elle entraîne.

Cette réforme est issue directement des critiques portées par la Cour des comptes dans son rapport public - peut-être M. Hamel en parlera-t-il dans quelques instants.

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial. Eh oui !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Ces critiques visent d'abord le mécanisme actuel d'affectation des produits de l'émission, mécanisme contraire à l'ordonnance organique relative aux lois de finances. Elles portent également sur les modalités de rémunération du compte par l'Etat, qui consistent pour le budget général à rémunérer par un mécanisme en cascade ses propres dépenses de transfert en direction des D.O.M., lesquelles sont, par ailleurs, en très rapide augmentation.

Le Gouvernement a choisi, plutôt que d'en tirer comme conséquence la suppression pure et simple de l'I.E.D.O.M., de réformer le mode de rémunération du compte d'opérations en limitant celle-ci à la proportion du solde du compte qui ne correspond pas à des dépenses de l'Etat. Les intérêts versés diminueront donc à compter du 1^{er} janvier 1990, de même que l'impôt sur les sociétés perçu en recettes par le budget général.

Afin de donner la garantie que l'effort accompli par le Gouvernement en faveur des départements d'outre-mer sera poursuivi, le Gouvernement a, par ailleurs, décidé de vous proposer la création d'un compte d'affectation spéciale qui financera, grâce à une affectation des produits de l'I.E.D.O.M., des opérations de développement économique ou social dans les D.O.M.

Cette double réforme permettra donc d'assurer le respect des intérêts des D.O.M. en vue de la poursuite de leur développement économique, tout en permettant une gestion régulière des crédits publics et un contrôle réel du Parlement sur leur emploi. Je mentionne au passage que, si je n'ai pas suivi l'autre jour la Cour des comptes à propos de ce qu'elle nous demandait à l'égard de la présentation des prélèvements sur recettes au profit de la Communauté économique européenne, je la suis cette fois-ci. Cela signifie que le Gouvernement n'a pas une attitude systématiquement opposée ou hostile aux suggestions et observations de la Cour des comptes.

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial. Ce serait triste !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Quand elles ne sont pas de nature à réduire la portée du contrôle parlementaire, je les accepte très volontiers. C'est le cas pour ce qui concerne cette affaire de l'institut d'émission des départements d'outre-mer.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les quelques observations que je voulais formuler sur les charges communes et les comptes spéciaux du Trésor. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

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

M. Claude Belot, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation pour les charges communes. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en 1990, le budget des charges communes reste le plus important de tous ceux

qui sont soumis à l'examen du Parlement. Il représente en effet 35 p. 100 de l'ensemble des crédits du budget de l'Etat. Rapprochons sa masse de 429 milliards de francs d'autres valeurs pour bien l'apprécier. Il correspond à deux fois le produit de toute l'agriculture française et deux fois le montant de toute l'énergie facturée dans notre pays, ce qui n'est pas peu de choses ! Les charges communes regroupent des dépenses d'un montant à peine moins élevé que l'éducation nationale et la défense réunies.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Exact !

M. Claude Belot, rapporteur spécial. Pour 1990, la progression des crédits des charges communes est très forte ; elle est de 17,7 p. 100 par rapport à 1989, ce qui représente 64 400 millions de francs supplémentaires.

Le mouvement par lequel les charges communes prennent une place grandissante dans les dépenses de l'Etat reprend donc fortement. Il faut rappeler que ce budget représentait 31,1 p. 100 du budget total de l'Etat en 1989 et 30 p. 100 en 1988. Manifestement, nous sommes sur une pente très ascendante.

Quelles sont les causes de ce très fort accroissement ? On peut en dénombrer au moins quatre principales.

La première résulte de la très forte augmentation des charges de la dette. La seconde réside dans le poids sans cesse plus lourd qu'engendrent les responsabilités internationales de notre pays. La troisième tient à l'accroissement des dépenses de l'Etat au titre de la construction. La quatrième, enfin, est constituée par l'extension de ses interventions sociales.

La dette devra retenir ultérieurement notre attention, mais j'indique tout de suite que l'une de ses composantes, les dépenses en atténuation de recettes, connaît une progression extrêmement forte. Classées en dépenses, ces masses sont en réalité des réductions de recettes. Dans la mesure où le produit des impôts s'accroît très fortement avec la bonne marche de l'économie, il n'est pas illogique que les remboursements et dégrèvements soient en aussi forte augmentation.

J'aborde très rapidement les dépenses de construction et les interventions sociales.

Les charges communes regroupent la plupart des dotations qui servent à l'Etat pour encourager la construction. Mais toutes n'apparaissent pas dans la loi de finances initiale.

Le budget pour 1990 retrace la progression des crédits destinés à l'épargne-logement. Comme, heureusement, cette forme d'épargne s'est développée à un rythme soutenu au cours des dernières années, nombre de plans arrivent à échéance. C'est la raison pour laquelle les crédits nécessaires doivent être augmentés de 2,7 milliards de francs.

Pour ce qui concerne les interventions sociales, des crédits supplémentaires importants apparaissent. Le R.M.I. est doté de 7,9 milliards de francs, contre 6 milliards de francs en 1989. Les plans pour l'emploi, essentiellement par le maintien des exonérations de charges sociales, vont absorber 3,9 milliards de francs en 1989.

Le fonds national de solidarité reçoit 834 millions de francs supplémentaires. Les aides aux rapatriés bénéficient d'une inscription supplémentaire importante de 800 millions de francs. A cet égard, monsieur le ministre, il faut réellement se poser une question. En effet, si l'on considère la consommation des crédits, on s'aperçoit qu'au 30 juin 1989 elle était de 500,84 milliards de francs alors que 3,2 milliards de francs étaient inscrits. S'il est très bon que des sommes importantes soient inscrites à ce chapitre des rapatriés, il faut que les crédits affectés soient consommés et que l'administration soit en mesure de traiter les dossiers. Dans ce domaine, j'ai donc observé une anomalie, mais sans doute avez-vous une réponse à cette interrogation.

Dans cet ensemble complexe, disparate et quelque peu confus que constituent les charges communes, je voudrais insister sur trois points : la dette, les engagements internationaux et les dotations en capital aux entreprises publiques.

Tout d'abord, la dette. Nous ne savons si l'année 1990 sera un grand cru, mais elle sera en tout cas une année de grandes crues. (*Sourires.*)

Si nous faisons des projections, la croissance de la dette peut apparaître inexorable. Une mécanique est déclenchée qu'il sera manifestement très difficile d'arrêter.

La dette absorbera 10,3 p. 100 des dépenses de l'Etat en 1990, contre 9 p. 100 en 1988 et, pour mémoire - nous ne faisons pas ici de l'histoire - 5 p. 100 en 1981.

Les intérêts versés par l'Etat progressent de 16,7 p. 100 et représentent plus de 18 milliards de francs. La seule charge des intérêts de la dette représente l'ensemble du budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, ce qui n'est tout de même pas mince !

Au 31 juillet 1989, l'encours de la dette était de 1 700 milliards de francs contre 1 500 milliards de francs un an auparavant, ce qui signifie qu'après deux années de pause, voire de dégrèvements de la dette, nous sommes à nouveau sur une forte pente ascendante, puisque le stock de la dette entre le 31 juillet 1988 et le 31 juillet 1989 s'est accru de 10 p. 100.

Nous ne connaissons pas exactement le montant des appels à l'emprunt qui ont été réalisés pour tenir compte des récents mouvements sociaux dans les services fiscaux, mais nous savons que ces appels ont été très forts. Autrement dit, nous sommes à nouveau dans un processus d'accroissement considérable du stock de la dette.

Pour mémoire, au 31 décembre 1981, le stock de la dette était de 500 milliards de francs. Il a donc plus que triplé, et une bonne partie de cette augmentation est due à l'appel à l'emprunt pour la politique de nationalisation.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le rapporteur spécial ?

M. Claude Belot, rapporteur spécial. Je vous en prie.

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

M. Michel Charasse, ministre délégué. Monsieur Belot, permettez-moi de vous indiquer que, en ce qui concerne l'effet des mouvements sociaux dont vous venez de parler sur la charge de la dette en 1989, je vous donnerai toutes précisions lors de la discussion du collectif budgétaire, puisque des crédits vous seront alors proposés pour réaliser des ajustements dus notamment à cette situation. La commission des finances obtiendra donc des renseignements à ce moment-là.

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur le rapporteur spécial.

M. Claude Belot, rapporteur spécial. La progression de cette charge va se poursuivre si le déficit de l'Etat n'est pas réduit. Si l'on fait une projection - c'est un art assez difficile, mais on devine tout de même les grandes lignes pour les années à venir - on se rend compte qu'il y a là quelque chose de très inquiétant pour notre pays.

L'action menée en 1990 pour diminuer le déficit est donc tout à fait insuffisante. On ne peut laisser s'alourdir le poids de la charge des intérêts dans le budget ; sinon, la liberté d'action des gouvernants s'en trouvera entamée. Elle l'est d'ailleurs d'ores et déjà.

La charge des emprunts s'élève à 125 milliards de francs, soit 20 p. 100 de la dotation prévue pour le R.M.I., la moitié de l'impôt sur le revenu perçu dans notre pays, et plus que l'épargne financière des ménages en France. Or les entreprises ont un besoin vital de cette épargne dans une période de restructuration et de compétition internationale intense, unique dans l'histoire des pays industriels.

L'Etat se trouve, de ce fait, trop présent sur le marché financier. Il absorbe, au détriment des autres secteurs de l'économie, une part excessive de l'épargne française. Il empêche ainsi la baisse des taux d'intérêt.

L'ensemble des analystes financiers considèrent aujourd'hui que cet appel excessif de l'Etat à l'emprunt est un facteur considérable de hausse des taux d'intérêt dans notre pays.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. C'est vrai !

M. Claude Belot, rapporteur spécial. En 1989, 31 p. 100 des obligations émises dans notre pays l'étaient par l'Etat, contre 35 p. 100 cette année. C'est quand même considérable.

Si l'on étudie les conséquences de cette situation, on s'aperçoit que notre pays est aujourd'hui, parmi l'ensemble des grands pays industriels du monde, celui où les taux d'intérêt réels - c'est-à-dire diminués de l'inflation - est le plus élevé. Au mois d'août 1989, en R.F.A., le taux d'intérêt réel

de l'argent à long terme était de 3,8 p. 100 en Grande-Bretagne, de 1,9 p. 100 ; aux Etats-Unis, de 3,8 p. 100 ; au Japon, de 2,4 p. 100 ; en France, il atteint 5,3 p. 100 !

Cela signifie que notre pays est celui qui, dans le monde, rémunère le mieux le capital aujourd'hui. Sur une très longue durée, on s'aperçoit d'ailleurs que la période que nous vivons en ce moment est celle où la rémunération du capital atteint des niveaux qui n'ont jamais été atteints en dehors des périodes de crise.

Ce fait est lourd de conséquences sur les déséquilibres économiques et sociaux, nous le constatons tous les jours.

J'ajoute qu'en 1990 se posera le grave problème des obligations renouvelables du Trésor, les O.R.T., qui ont été émises pour un montant très important : 31 milliards de francs en 1984 et 7,5 milliards de francs en 1985. Ces O.R.T. sont remboursables en totalité *in fine* et leurs intérêts capitalisés sont payables à l'échéance.

De ce fait, c'est près de 30 milliards de francs qui auraient dû peser sur le budget de 1990. Or, grâce à la politique de conversion des O.R.T. qui a été menée depuis 1986 et que vous avez poursuivie, monsieur le ministre, avec beaucoup de vigueur, on obtient un certain lissage d'une charge qui, sans cela, aurait été complètement insupportable. Vous avez converti en partie les O.R.T. en obligations assimilables du Trésor, ce qui a cependant entraîné, il est vrai, un report dans le temps de la charge qui aurait dû normalement être celle de l'année 1990. Mais il convient de dire, je crois, que notre pays n'avait pas le choix.

Ce lissage a toutefois été bien facilité par la bonne conjoncture et par les réserves qui ont été constituées entre 1986 et 1988, mais les exercices des prochaines années supporteront le report auquel vous vous êtes livré, monsieur le ministre, ce qui ne rendra pas simple l'élaboration des budgets à venir.

Il n'y a donc, à mes yeux, qu'une solution pour notre pays : se rapprocher le plus possible de l'équilibre budgétaire. Nous avons donc le devoir de diminuer au maximum l'impasse budgétaire.

N'oublions pas non plus que la France est, parmi les grands pays industriels, le seul où le poids de la dette continue de s'accroître à cette vitesse. Faut-il encore citer le bon élève de la classe européenne ? La République fédérale d'Allemagne connaîtra l'an prochain un accroissement de sa dette de 1,7 p. 100, soit un taux qui représente exactement le dixième du taux qu'enregistrera la France à cet égard : 17 p. 100. Cela ne sera sans conséquence sur l'avenir, monsieur le ministre ; je le déplore et je suis sûr que vous le déplorez aussi.

J'en arrive aux engagements internationaux de la France. Notre pays est une grande puissance et conserve dans le monde une certaine influence, nous en sommes tous très heureux. A ce titre, elle contribue au financement de divers fonds et agences internationaux.

Cette contribution représentera, en 1990, 5,7 milliards de francs. De plus, à Toronto et à Dakar, nous avons proposé d'annuler la dette de pays très pauvres et le budget de 1990 supportera, de ce fait, une charge supérieure à 2 milliards de francs.

Cependant, la charge la plus lourde provient de la défaillance de certains de nos partenaires commerciaux qui ne peuvent plus honorer leurs engagements. De ce fait, la garantie de crédit des exportateurs français est gravement déséquilibrée et l'Etat doit verser des sommes très importantes à la Coface. Dans ce domaine, le vin est tiré, il faut le boire !

A ce titre, 8 milliards de francs sont inscrits dans le chapitre des garanties, alors qu'il n'y avait que 2 milliards de francs en 1988 et 6 milliards de francs en 1989. Vous avez d'ailleurs proposé d'y ajouter 5 milliards de francs dans le collectif. C'est ainsi, l'Etat doit faire face à ses obligations.

Une réflexion doit cependant être menée dans ce domaine : notre pays a un effort à fournir pour vendre à des importateurs solvables et ne pas se réjouir de grands marchés dont on sait que, dès le soir même, il faut les provisionner dans les charges de l'Etat, c'est-à-dire les faire supporter par les charges communes les années suivantes.

Au total, les charges communes regroupent 20 milliards de francs environ pour financer les obligations résultant de nos engagements internationaux. Il y a là quelque chose d'important à observer, à défaut de pouvoir agir.

Il faut ajouter que la débudgétisation de la charge de la dette des pays défaillants a conduit la B.F.C.E. à emprunter 40 milliards de francs garantis par l'Etat et dont les annuités risquent de peser sur les finances publiques.

Ce serait une consolation si ces charges facilitaient l'équilibre de nos échanges commerciaux. Hélas ! les derniers chiffres publiés ne sont guère réconfortants, même si une embellie vient - nous en sommes très heureux - de se produire en septembre.

Le Gouvernement maintient le cap d'un déficit commercial de 45 milliards de francs pour l'exercice en cours. Autrement dit, cette exportation facile et couverte par l'Etat ne suffit pas à rétablir les équilibres.

Après la dette et les garanties, le troisième point de mon analyse portera sur les dotations aux entreprises publiques.

Monsieur le ministre, vous avez traité ce problème tout à l'heure comme s'il s'agissait de quelque chose de simple, d'évident et de résolu. Vous me permettez de ne pas partager cet optimisme et de considérer qu'il s'agit là d'une des grandes interrogations en matière de politique économique pour notre pays, qu'il faut traiter comme on traite les affaires dans cette maison, c'est-à-dire avec une certaine hauteur, avec une certaine sérénité et avec le désir de la réussite de la France, donc de ses entreprises.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Très bien !

M. Claude Belot, rapporteur spécial. Vous avez inscrit à ce titre 4,7 milliards de francs. C'est une légère augmentation par rapport à l'année dernière, mais, si l'on compare ce chiffre à celui des années précédentes, le volume de ces crédits représente cinq fois moins.

En outre, vous nous avez indiqué que la bonne conjoncture et les bénéfices capitalisés des années antérieures avaient amélioré les « hauts de bilan ». C'est exact, mais nous sommes aussi - je l'ai souligné tout à l'heure - dans une période de mutation considérable de l'économie. Des regroupements économiques s'opèrent au niveau international et nos entreprises ont besoin de jouer le jeu, parce que d'autres le jouent. Il y va, comme je le disais tout à l'heure, de la réussite de notre pays.

Dans ce domaine, les chiffres sont controversés : le ministre de l'industrie avait demandé 20 milliards de francs, tandis que la presse cite des chiffres différents - variables selon son orientation, au demeurant - mais tous ont en tout cas une caractéristique commune, c'est d'être cinq fois plus élevés que ceux que vous avez inscrits. C'est, je crois, un des grands problèmes immédiats auxquels nous sommes confrontés parce que cela peut gêner nos entreprises.

Permettez-moi, à cet égard, de citer quelques exemples pris dans l'actualité. Air France a créé une filiale pour louer ses avions, comme le font d'autres compagnies. Cette opération est d'ailleurs présentée comme une décision très positive. Or, pour constituer la dotation en capital de cette société de *leasing*, la compagnie fait du *lease-back* : elle vend sa flotte actuelle. En effet, face à l'explosion actuelle du transport aérien international, Air France, qui veut tenir sa place - et il le faut - ne dispose pas des « hauts de bilan » nécessaires pour faire face à toutes ses obligations. Elle a donc choisi de vendre ses avions pour financer ses investissements.

Je suis convaincu qu'une telle décision n'est bonne ni pour Air France ni pour notre pays, car j'ai cité cet exemple, mais je pourrais vous en donner d'autres.

On parle aussi de la dénationalisation non avouée de Thomson et du Crédit lyonnais. Vous connaissez sans doute cette affaire beaucoup mieux que moi, car je n'en sais que ce qu'a écrit la presse ou ce qu'on a dit ici ou là.

L'électronique française a besoin de capitaux considérables pour se maintenir et progresser. Vous avez d'ailleurs accordé - et vous avez bien fait - une dotation supplémentaire à cette industrie, mais il faudrait davantage encore. L'Etat actionnaire peut-il y faire face ? Manifestement, il ne le fait pas suffisamment. Or c'est le rôle d'un actionnaire que de procéder aux augmentations de capital nécessaires pour assurer la réussite et la croissance de l'entreprise. L'Etat ne peut le faire en l'état actuel des choses, ce projet de budget étant insuffisant. Ainsi, se pose réellement le problème de l'entreprise publique et de son devenir dans notre pays.

Je ne souhaite pas du tout aborder ce débat en termes de religion ou de dogme mais seulement en termes de réussite. Si le choix est de maintenir le secteur public en l'état, il faut

absolument dégager des moyens pour apporter des capitaux permanents, de vrais capitaux permanents et non ces quasi-fonds propres que sont tous ces prêts participatifs - l'imagination des financiers est sans limite - qui permettent de faire appel à l'épargne, mais à une épargne automatiquement rémunérée, quels que soient les résultats de l'entreprise.

Cette année les résultats des entreprises sont bons, tant mieux. Les entreprises ne paieront pas plus cher pour rémunérer leurs capitaux qu'elles ne l'auraient fait en d'autres temps. Mais, en cas de retournement de conjoncture - il y a toujours des retournements de conjoncture - il faudra malgré tout rémunérer les capitaux même si les résultats positifs ne sont pas au rendez-vous, et c'est très dangereux, monsieur le ministre. Il ne faut pas se placer en une telle situation car elle est mauvaise. Je le répète, c'est en termes de réussite et non en termes de passion ou de dogme que j'évoque aujourd'hui ce problème. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste.*)

M. Xavier de Villepin. Très bien !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Mais, monsieur Belot, les entreprises publiques n'ont pas manqué de capitaux en 1989, elles ont eu tous les moyens qu'elles voulaient !

M. Claude Belot, rapporteur spécial. Les entreprises publiques se taisent, monsieur le ministre ; elles sont à vos ordres. Elles s'adressent très respectueusement au ministre chargé du budget, au ministre de l'économie et des finances ou au ministre de l'industrie et, si ces derniers leur donnent la consigne de se taire, elles le font. Elles organisent parfois des fuites, vous le savez bien. Mais c'est tout ce qu'elles peuvent faire.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Elles ont obtenu 100 milliards de francs de fonds propres en 1989 !

M. Claude Belot, rapporteur spécial. Nous pourrions débattre pendant des heures encore sur la notion de fonds propres : 4,1 milliards de francs est le crédit qui a été inscrit au budget de 1989 !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Et les 100 milliards de francs !

M. Claude Belot, rapporteur spécial. Le reste, ce sont des obligations ; c'est l'appel à l'épargne par tous les moyens !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Ce sont les bénéfices réinvestis !

M. Claude Belot, rapporteur spécial. Les bénéficiaires sont de l'ordre de 30 milliards de francs, vous nous avez donné le chiffre !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Cent milliards de fonds propres !

M. Claude Belot, rapporteur spécial. C'est insuffisant. Les entreprises publiques n'ont pas les moyens d'agir. Je suis prêt à ouvrir la discussion sur chaque dossier.

M. Michel Charasse, ministre délégué. On ne videra pas cette querelle ce matin !

M. Claude Belot, rapporteur spécial. Ce sujet me passionne. Je suis convaincu que, dans ce domaine, on aurait beaucoup de choses à se dire !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Si, chaque fois que je donne 4 milliards de francs, ils en rapportent 100, je le ferai souvent.

M. Claude Belot, rapporteur spécial. Qu'une entreprise soit publique ou privée, cela n'a pas d'importance à la limite. L'essentiel est qu'elle réussisse et que son statut ne constitue pas un frein. Voilà ce qui est important !

Dans le projet de budget des charges communes, il faudrait donc prévoir les crédits qui sont nécessaires.

Je ferai une dernière observation importante. Les pouvoirs publics, les responsables de notre économie doivent savoir que le statut des entreprises publiques inspire de nombreuses réticences. J'ai eu l'occasion, au mois de mai dernier, de rencontrer les dirigeants de Connaught-Canada, au centre de cette fameuse affaire Mérieux-Connaught qui défraie la chronique depuis des mois. J'ai eu l'occasion de les rencontrer au

mois de mai. L'une des raisons essentielles pour laquelle cette affaire traîne tient au fait que les gens de Connaught éprouvent quelques réticences à accueillir dans leur conseil d'administration l'Etat français, dont ils se font sans doute une fausse idée. Mais c'est ainsi.

C'est la raison pour laquelle la commission des finances, considérant l'impérieuse nécessité de réduire le déficit budgétaire, considérant également que, pour leur réussite, certaines entreprises de notre pays doivent peut-être changer de statut - il faut en discuter avec sérénité et c'est le rôle de cette maison - souhaite une reprise des privatisations à hauteur de ce qui avait été fait antérieurement, soit 25 milliards de francs.

S'agissant du projet de budget des charges communes, les décisions de la commission des finances auront pour effet de réduire les crédits relatifs à la dette de 1,1 milliard de francs - c'est la conséquence des taux d'intérêt - et de supprimer la dotation de 4,7 milliards de francs de crédits pour les entreprises publiques puisque celles-ci seraient alimentées par les comptes d'affectation spéciale du Trésor, selon la technique antérieure.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des finances, sous réserve de ces modifications, propose au Sénat d'adopter le budget des charges communes, ainsi que l'article 70 du projet de loi de finances, qui a été rattaché à ce budget et qui tend à autoriser le Gouvernement à procéder aux annulations de dettes, décidées à Toronto et à Dakar, au profit des nations les plus pauvres. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

M. le président. Je félicite notre collègue nouvellement arrivé au Sénat pour le premier rapport qu'il a présenté, rapport dont l'importance est connue de tous.

C'est parce qu'il rapportait pour la première fois dans cet hémicycle que je l'ai laissé dépasser un peu trop largement son temps de parole ; je souhaite que les rapporteurs suivants respectent la stricte discipline qui s'impose dans un tel débat.

La parole est à M. Hamel, rapporteur spécial.

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation pour les comptes spéciaux du Trésor. Monsieur le ministre, vous avez souligné l'hétérogénéité des comptes spéciaux du Trésor. Je m'en félicite puisque c'est le premier mot de mon rapport écrit. J'y vois une convergence de vues et d'analyses qui me permettra peut-être d'analyser rapidement ce budget considérable puisque le total des crédits inscrits sur les comptes spéciaux représente le quart du budget de l'Etat avec 288 milliards de francs en recettes et 287 millions de francs en dépenses, pour un total de 409 comptes spéciaux.

Pour 1990, deux nouveaux comptes sont créés : le premier concerne les opérations industrielles et commerciales des directions départementales de l'équipement, créé notamment à l'initiative, comme vous l'avez à juste titre rappelé, de notre éminent collègue M. Pellarin. Sur le second compte, je reviendrai tout à l'heure.

D'une manière générale, on constate pour 1990 une forte progression des recettes, imputable pour l'essentiel aux comptes d'avances, et une progression un peu moins vive des dépenses.

Le volume des opérations des comptes d'affectation spéciale s'élève à 126 milliards de francs ; les comptes d'avances enregistrent un excédent de 9 milliards de francs ; l'excédent des comptes de commerce atteint 698 millions de francs.

Quant à la charge nette des comptes de prêts, elle progresse vivement, puisqu'elle atteindra en 1990 plus de 9 milliards de francs. Elle résulte : du compte « prêts du Trésor à des Etats étrangers pour la consolidation des dettes envers la France », dont les charges nettes augmentent de 3,5 milliards de francs ; du compte « prêts à des Etats étrangers en vue de faciliter l'achat de biens d'équipement » avec une augmentation des charges nettes de plus de 1 milliard de francs en 1990 ; enfin du compte « Fonds de développement économique et social », dont la charge nette progresse de 626 millions de francs en 1990.

Tout cela est pour partie la conséquence des décisions prises au sommet de Toronto, puis à Dakar. Il en est résulté un important effort de la France pour l'allègement de la dette des pays en voie de développement et tout spécialement - ce qui est bien naturel et normal étant donné les liens qui nous unissent à eux - des pays francophones.

S'agissant des comptes d'affectation spéciale, ils sont au nombre de onze dans le projet de loi de finances pour 1990. Ils sont très différents : le plus important comporte plus de 8 milliards de francs de recettes et de dépenses - il s'agit du compte d'emploi de la redevance télévision - et celui dont les recettes et les dépenses sont les plus faibles est le compte pour le développement de la vie associative, qui n'est doté que de 22 millions de francs.

J'insisterai un instant sur le fonds national pour le développement des adductions d'eau. Vous savez l'intérêt que le Sénat y porte, conscient qu'il est des problèmes graves que posent non seulement le développement et l'amélioration de l'adduction et de l'assainissement d'eau, mais également des problèmes que posent à la nation tout entière ces sécheresses qui se répètent d'année en année.

La commission des finances, notamment sous l'influence éclairée de notre collègue M. du Luart, avait suggéré une majoration des ressources du fonds national pour le développement des adductions d'eau. Elle s'était félicitée de ce que l'Assemblée nationale avait majoré de 1 centime la redevance sur les consommations d'eau, en la portant de 8,5 à 9,5 centimes par mètre cube.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Exactement !

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial. Certains députés, à l'Assemblée nationale, avaient même suggéré que cette augmentation soit de 3 centimes.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Oh !

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial. Vous avez estimé que c'était excessif, monsieur le ministre. Toutefois, nous vous demandons très intensément de réfléchir à la question de savoir comment, dans les années qui viennent, la France parviendra à résoudre le problème du stockage de l'eau, compte tenu notamment de ces sécheresses qui, s'il n'est pas certain qu'elles se répètent, peuvent revenir au cours des prochaines années.

Dans ce domaine, cette question importante doit être traitée, sinon par une augmentation de la redevance sur la consommation d'eau - si vous ne voulez pas dès cette année la porter de 8,5 centimes à 11,5 centimes par mètre cube - du moins par d'autres moyens.

En quelques mots, j'évoquerai le fonds national du développement du sport, dont les recettes sont évaluées à 900 millions de francs, avec une part très importante de 132 millions de francs allant aux dépenses à vocation olympique. Le département de la Savoie pourra se réjouir du fonctionnement de ce fonds.

S'agissant des comptes de commerce, les opérations s'élèveront en recettes à 53,8 milliards de francs en 1990 et en dépenses à 53,1 milliards de francs.

Je citerai les comptes de commerce militaires qui sont parmi les plus importants, avec des crédits considérables. Le compte des constructions navales de la marine militaire dépasse 22 milliards de francs, celui des fabrications d'armement plus de 18 milliards de francs en 1990. Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'en parler, notamment lors de la seconde lecture du projet de loi visant à transformer le statut du G.I.A.T. Je vous renvoie à mon rapport écrit.

Parmi les autres comptes de commerce, j'évoquerai le compte de gestion des titres du service public. Ce compte retrace en recettes le produit des ventes de titres, de parts ou de droits de sociétés, à l'exclusion de celles dont le transfert de propriété au secteur privé a été autorisé par la loi et réalisé avant le 1^{er} janvier 1989, et, en dépenses, celles qui sont afférentes aux achats de titres ou de droits, les apports et avances aux entreprises publiques et les reversements au budget général.

En 1990, sans tenir compte de la loi de finances rectificative, il est prévu de porter la subvention destinée aux donations en capital des entreprises nationalisées à 4,7 milliards de francs. Nous avons évoqué ce problème tout à l'heure. Je crois pouvoir vous rappeler, en tant que rapporteur spécial de la commission des finances, que, par coordination avec le vote du Sénat intervenu le 24 novembre 1989 sur l'article d'équilibre et avec les amendements adoptés par la commission des finances au projet de budget des charges communes, le Gouvernement, s'il accédait au désir du Sénat, devrait être conduit à modifier le compte spécial « gestion des titres de sociétés du secteur public » en y faisant figurer la recette de

25 milliards de francs, au titre des recettes de privatisation, suggérée notamment sous l'influence de notre éminent rapporteur général, M. Chinaud, dont je me plais à saluer la présence au banc de la commission des finances.

Par conséquent, vous supprimeriez le versement du budget général de 4,7 milliards de francs, et vous inscririez un reversement au budget général de 20,3 milliards de francs. Avez-vous été converti, monsieur le ministre, depuis que vous vous êtes opposé, en quelque sorte, lors du vote de la première partie de la loi de finances, à cette suggestion ? Nous allons le savoir dans quelques instants.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Confidentiellement, non !

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial. Pas encore. Cela viendra peut-être un jour.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. C'est un scoop.

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial. En ce qui concerne les comptes de règlement avec les gouvernements étrangers et les comptes d'opérations monétaires, ces deux catégories de comptes n'enregistrent que des opérations de volume relativement faible. Par conséquent, je n'en parle pas.

Pour ce qui est des comptes d'avances, le total des opérations des cinq comptes d'avances est évalué, en 1990, à 216 millions de francs en recettes et à 207 millions de francs en dépenses.

Le compte d'avances à divers services de l'Etat ou organismes gérant des services publics enregistre, cette année, une recette très importante : 9 milliards de francs. Cette opération est la contrepartie de deux avances consenties au Fonds de soutien des rentes.

L'an dernier, le Sénat avait demandé à disposer d'un rapport annuel sur les opérations du Fonds de soutien des rentes. Cette disposition n'a pas été retenue dans la loi de finances de 1989. Le rapport sera disponible en 1990, après l'achèvement des opérations.

J'aborderai maintenant les comptes de prêts. Tout d'abord, la charge nette positive des comptes de prêts du F.D.E.S. - le Fonds de développement économique et social - passera, en 1990, de 2,18 milliards de francs à 1,56 milliard de francs.

S'agissant des crédits accordés par le F.D.E.S. à la Caisse centrale de coopération économique - cette question a déjà été évoquée - leur dotation passera de 1,9 milliard de francs à 2,5 milliards de francs.

Cette augmentation traduit la volonté de la France d'accroître l'aide publique aux pays les plus pauvres de l'Afrique subsaharienne et d'élargir les prêts « à conditions spéciales », qui sont les plus avantageux pour ces pays en voie de développement.

Il faut également mentionner - il s'agit en effet d'une autre forme de l'aide de la France aux pays en voie de développement - les prêts au Trésor en vue de faciliter l'achat de biens d'équipement. La charge de ce compte passe de 2,5 milliards de francs en 1989 à plus de 3,5 milliards de francs en 1990. Ce compte ouvre des prêts pour l'achat de biens d'équipement français aux pays en voie de développement. Je dresse, dans mon rapport écrit, la liste des pays bénéficiaires.

Toutefois, il faut noter, en toute lucidité, que le taux de non-remboursement de ces prêts atteignait plus de 57 p. 100 au 1^{er} juillet 1989 et, selon toutes probabilités, il croîtra encore au cours des prochaines années.

Enfin, je terminerai mon exposé en évoquant les prêts aux Etats étrangers pour la consolidation des dettes envers la France. La charge nette de ce compte augmentera sensiblement puisqu'elle passera de 3,8 milliards en 1989 à plus de 7 milliards en 1990.

Cette augmentation de la charge nette est le signe, d'une part, de la dégradation de la situation des pays débiteurs de la France, qui ne parviennent pas à assurer le paiement de leur dette et, d'autre part, de l'effort accompli par la France pour faciliter l'échelonnement - voire la suppression - de la dette des pays en voie de développement.

Au cours de l'été 1988, les principaux pays industrialisés ont décidé, lors du sommet de Toronto, de franchir une nouvelle étape dans le processus de traitement de la dette des pays en voie de développement. En fait, un consensus s'est établi autour de trois options. Parmi toutes ces options, celle

que la France a préférée consiste à annuler un tiers des échéances et à consolider les deux autres tiers, au taux du marché, avec une période de remboursement de quatorze ans.

Bien sûr, cette mesure a pour conséquence une augmentation importante de nos charges. Mais nous faisons consciemment ce choix, dans le souci de promouvoir l'essor économique des pays en voie de développement, en particulier des pays francophones.

Annoncée lors du sommet de Dakar, cette mesure concerne la totalité des créances d'aide publique au développement détenues sur les 35 pays les plus pauvres et les plus endettés d'Afrique subsaharienne, soit en pratique 17,4 milliards de francs en capital et plus de 6 milliards de francs d'intérêt à échoir.

J'en viens aux articles rattachés.

L'article 44 *bis* tend à créer un nouveau compte, le compte d'affectation spéciale destiné à recevoir les bénéfices nets de l'Institut d'émission des départements d'outre-mer - vous y avez fait allusion tout à l'heure, monsieur le ministre.

La Cour des comptes ne pourra que se réjouir de la création de ce compte qui est, en quelque sorte, la conséquence des observations qu'elle avait formulées dans l'un de ses précédents rapports. Les termes en étaient sévères. Mais les observations extrêmement critiques de la Cour des comptes sur le bien-fondé de certaines des procédures de cet Institut des départements d'outre-mer étaient tout à fait justifiées.

La Cour des comptes indiquait notamment que les particularités d'émissions dans les départements d'outre-mer permettent, par simple création de monnaie, le financement d'opérations hors des contraintes du budget, hors des règles de la comptabilité publique et hors du contrôle du Parlement.

Avec la création du nouveau compte, non seulement la Cour des comptes aura la satisfaction, une fois de plus, d'avoir servi l'intérêt public par ses observations mais, en plus, elle aura la satisfaction de constater que le Gouvernement a bien voulu en tenir compte. Ses observations sont à l'origine de la création de ce nouveau compte spécial qui permettra d'éviter la prolongation des erreurs constatées par la haute juridiction.

En conclusion, je vous soumettrai quelques brèves suggestions.

Il me paraît nécessaire de procéder à une réflexion d'ensemble sur les comptes d'affectation spéciale. Nous constatons en effet l'addition de toute une série de pratiques qui mériteraient d'être mieux analysées pour être éventuellement améliorées, corrigées ou poursuivies d'une manière plus logique.

Il me paraît également nécessaire de souligner l'intérêt de mesurer, aux cours des prochains mois, la limite des comptes de commerce. A cet égard, le G.I.A.T. - le groupement industriel des armements terrestres - constitue un bon exemple. Le Gouvernement est obligé d'aller jusqu'à suggérer la transformation du statut des industries d'armement terrestre en société nationale, parce que le fait que le G.I.A.T. soit un compte de commerce ne suffit pas à résoudre tous les problèmes de l'industrie d'armement. C'est pourquoi il me paraît nécessaire de réfléchir et d'approfondir cette notion de compte de commerce pour savoir ce qui peut être amélioré.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Et les observations de la Cour des comptes, monsieur Hamel !

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial. Bien entendu, monsieur le ministre, et la Cour se réjouira de savoir que vous faites souvent allusion à ses observations, qui parviennent donc à inspirer, dans le domaine des dépenses publiques, l'action du ministère que vous avez le grand honneur de gérer et d'animer.

Enfin, j'exprimerai mon inquiétude devant l'augmentation considérable de la charge des comptes de prêts. Cette augmentation rend indispensable une information continue du Parlement sur les opérations retracées et notamment leurs conséquences financières à venir.

Sous la réserve de ces observations, j'ai l'honneur de vous faire savoir que la commission des finances avait décidé - et je vous le confirme - de proposer au Sénat l'adoption, non seulement des crédits des comptes spéciaux du Trésor pour 1990 mais aussi des articles 43, 44, 44 *bis* nouveau à 52 qui lui sont rattachés. J'espère ne pas avoir été trop long,

mais je tenais à présenter dûment ces crédits considérables de 288 milliards de francs. (*Sourires et applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste.*)

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

M. Michel Moreigne, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (observations sur le rapport annuel de la Cour des comptes). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comme chaque année depuis maintenant quinze ans, votre commission des finances est appelée à présenter au Sénat le rapport annuel de la Cour des comptes, dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances pour 1990.

Cet exercice répond à un double objectif : d'une part, recenser les observations que la haute juridiction financière émet annuellement en application de l'article 11 de la loi n° 67-483 du 22 juin 1967 rectifiée, recensement qui prolonge les travaux des rapporteurs spéciaux ; d'autre part, contribuer à la décision budgétaire du Sénat.

Cependant, il est nécessaire de souligner le décalage dans le temps entre les thèmes abordés par la Cour des comptes et le projet de budget auquel est rattaché le présent rapport. Certes, l'intérêt rétrospectif de ses observations demeure même si - c'est le cas, par exemple, pour les comptes d'exploitation du parc de logements de la poste - le ministre compétent fait état, dans sa réponse, de dispositions remédiant à la plupart des anomalies constatées par la Cour.

En outre, les investigations de la Cour s'étendent parfois à des domaines dont le Parlement a déjà été saisi. Tel est le cas de l'examen des projets de loi de règlement.

Enfin, la forme même du rapport, qui fait figurer les observations de la Cour puis les réponses des ordonnateurs, juxtapose ainsi des arguments parfois opposés et qu'il n'est pas opportun pour nous de juger.

En dépit de ces limites, le rapport annuel de la Cour des comptes demeure un instrument majeur dont dispose le Parlement pour exécuter sa mission. La très large audience qu'il rencontre dans l'opinion publique concourt également à sensibiliser l'ensemble des citoyens aux difficultés et à la complexité de la gestion des finances publiques.

Nous examinerons d'abord les grandes lignes directrices du rapport 1989 de la Cour des comptes, puis la contribution de celle-ci aux décisions budgétaires et financières du Parlement.

Cette année, le rapport de la Cour des comptes aborde successivement vingt-six thèmes, ressortissant à l'ensemble de ses domaines de compétence : douze concernent l'Etat et les établissements publics nationaux ; quatre se rapportent aux collectivités territoriales et aux établissements publics locaux ; cinq ont trait aux régimes de protection sociale ; cinq, enfin sont relatifs aux entreprises publiques.

Le rapport de la Cour fait état d'anomalies ou de dysfonctionnements qui peuvent être rangés sous trois rubriques principales : premièrement, mauvaise évaluation initiale d'un projet ; deuxièmement, mauvaise exécution et, troisièmement, quasi-impossibilité d'apprécier les résultats réels de certaines opérations.

La mauvaise évaluation initiale des projets constitue une cause essentielle de nombreuses erreurs ou anomalies financières dont la Cour des comptes fait régulièrement état dans ses rapports annuels.

Votre commission partage cette analyse et a maintes fois souligné que l'insuffisante préparation de projets - même très coûteux - en vicié dès le départ la conduite, aboutissant le plus souvent à de véritables gaspillages des fonds publics, notamment lorsqu'après le lancement d'opérations de grande envergure, leur réalisation s'avère définitivement impossible.

Plusieurs exemples sont à nouveau rapportés cette année par la Cour des comptes. J'en retiendrai deux.

Tout d'abord, le plan câble, décidé par le conseil des ministres du 3 novembre 1982 - il représente un investissement de l'ordre de 20 milliards de francs - se caractérise, selon la Cour des comptes, par son « volontarisme » et sa mise en œuvre « laborieuse ».

Ainsi que l'observe la Cour des comptes, des éléments pourtant prévisibles n'ont pas été suffisamment pris en compte lors du lancement des opérations de câblage, et les premières études préparatoires ont conduit à des estimations financières qui n'ont, hélas ! pas été confirmées.

Le temps qui m'est imparti ne me permet pas de développer davantage cet exemple. Mais je vous renvoie, mes chers collègues, à mon rapport écrit.

En conclusion, la Cour estime « qu'une stricte limitation des dépenses encore à engager s'imposera dans l'avenir, d'autant plus que les objectifs qui étaient visés en 1982 et qui pouvaient justifier le financement public des réseaux câblés ont, pour l'essentiel, disparu ».

Le deuxième exemple concerne le développement de la géothermie.

Les équipements géothermiques imposent généralement des investissements très coûteux et font, de surcroît, appel à des technologies souvent nouvelles, dont il est *a priori* difficile d'évaluer le rendement à long terme.

L'effort de prévision apparaît pourtant être une donnée prioritaire en la matière, dans la mesure où des choix initiaux fondés sur des éléments inexacts ou approximatifs peuvent aboutir à des surcoûts disproportionnés, voire à l'abandon pur et simple des projets en cours de réalisation.

S'inscrivant dans le cadre des efforts tendant à renforcer l'indépendance énergétique de la France, le développement de la géothermie a fait l'objet, à partir de 1974, d'une politique publique d'incitation à laquelle de nombreuses collectivités locales ont été associées, voire entraînées.

Mais le rapport de la Cour des comptes de 1989 souligne également les insuffisances des études financières de rentabilité de tels projets, rentabilité évidemment liée au prix de l'énergie et à d'autres paramètres économiques, comme les tendances inflationnistes ou le cours du dollar.

Je traiterai maintenant de l'exécution défectueuse des projets.

La Cour des comptes relève de nombreuses irrégularités dans l'exécution des projets ou dans le fonctionnement des services publics de l'Etat ou des collectivités. Or, ses observations font ressortir que certaines anomalies auraient pu être prévenues, moyennant une organisation plus rationnelle des services ou une plus grande rigueur dans le contrôle de l'exécution des budgets.

Je citerai, tout d'abord, l'exemple du Centre de formation des personnels communaux.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Très bien !

M. Michel Moreigne, rapporteur spécial. Les observations de la Cour des comptes débutent par un historique du C.F.P.C. Créé par une loi du 13 juillet 1972, celui-ci a été réformé à cinq reprises de 1984 à 1987, les deux textes principaux ayant été la loi du 24 janvier 1984, qui a supprimé la tutelle directe du ministère de l'intérieur sur l'établissement, et la loi du 13 juillet 1987, qui a transformé celui-ci en Centre national de la fonction publique territoriale.

Sur ce sujet également, mes chers collègues, je vous renvoie à mon rapport écrit, dans lequel cet aspect des observations de la Cour des comptes est largement développé.

La conclusion de la Cour des comptes dépasse, d'ailleurs, largement le seul cas du C.F.P.C. Elle pose, en effet, le problème général de la gestion d'organismes publics qui bénéficient d'importantes dotations sans qu'un cadre juridique rigoureux en garantisse un emploi satisfaisant.

M. Michel Charasse, ministre délégué. C'est l'argent des collectivités locales, il faudrait y regarder de plus près !

M. Michel Moreigne, rapporteur spécial. Certes, monsieur le ministre, et vous comme nous sommes là pour y veiller.

Je citerai maintenant l'exemple du Fonds national de l'emploi.

Faisant porter ses investigations sur l'emploi des crédits de ce fonds, la Cour des comptes observe que bien des actions conduites à ce titre n'ont pas réellement correspondu à leur vocation initiale. Sur ce sujet aussi, je vous renvoie à mon rapport écrit, mes chers collègues.

Je note cependant que la commission a cru utile de souligner que le caractère quelquefois anecdotique de certaines observations de la Cour des comptes n'en diminue pas, loin de là, l'intérêt. En effet, ces anomalies peuvent concerner un nombre considérable d'allocataires - c'est le cas du Fonds national de l'emploi - et mobiliser inutilement des crédits d'un montant extrêmement élevé.

J'en viens à l'évolution des résultats en terme d'efficacité.

Cette analyse s'avère essentielle dans la mesure où elle doit guider le Gouvernement et le Parlement dans l'élaboration des budgets à venir et leur apporter des réponses quand ils s'interrogent sur la nécessité de reconduire, d'accroître ou de réduire les lignes budgétaires correspondantes.

La Cour des comptes a également présenté quelques observations sur le Fonds social urbain.

Parmi les programmes auxquels des crédits du fonds ont été alloués, on relève des « actions culturelles ».

Il est difficile de mesurer en termes financiers la réussite ou l'échec d'une opération de promotion culturelle. La recherche ou l'innovation dans ce domaine interdisent, en effet, l'adoption de critères quantifiés stricts, analogues par exemple au « taux d'audience » des émissions audiovisuelles.

Partageant sur ce point l'analyse de la Cour des comptes, la commission déplore que cette difficulté soit encore accrue lorsque les subventions sont accordées en dehors de contrats d'objectifs suffisamment précis, qui permettraient au moins de vérifier si les crédits alloués ont correspondu aux engagements des organismes subventionnés.

Je relève également l'exemple du Palais omnisports de Paris-Bercy

La Cour des comptes souligne qu'« après cinq ans d'exploitation... les objectifs initiaux n'ont pas été atteints en ce qui concerne les manifestations sportives » et qu'il en « est résulté de nombreuses modifications des termes de la convention liant la ville à la société concessionnaire, dans un sens défavorable à la première ».

Il convient cependant de tempérer ces observations du fait du succès incontestable de certaines manifestations sportives organisées récemment, comme le tournoi de tennis open de Paris-Bercy. Leur intérêt juridique n'est pas pour autant réduit.

L'article 47 de la Constitution assigne à la Cour des comptes une mission d'assistance au Parlement dans son contrôle de l'exécution des lois de finances.

Si le rapport annuel constitue la pièce maîtresse de ce dispositif, il n'en est cependant pas le seul instrument.

La commission des finances croit utile de souligner que le rapport de la Cour des comptes constitue aujourd'hui l'instrument privilégié des relations entre le Parlement et la haute juridiction financière. On en mesure chaque année le grand intérêt, notamment lorsqu'au cours de la session d'automne les assemblées parlementaires sont appelées à examiner le projet de loi de finances.

Les limites de ce rapport ont été signalées. Elles sont surtout imputables aux délais qui s'écoulent entre les exercices sur lesquels la Cour des comptes a fait porter les investigations et le projet de budget auquel il est rattaché.

En pratique, le rapport de la commission des finances sur les observations de la Cour des comptes intervient six mois après la publication de celles-ci, alors même qu'elles concernent des exercices déjà clos depuis deux ans.

De ce fait, le rapport de la Cour des comptes reste surtout un document d'information rétrospective, dont le Parlement n'est pas toujours en mesure d'exploiter pleinement la teneur au moment même où il doit arrêter ses décisions budgétaires.

C'est pour cette raison que la commission des finances du Sénat a décidé, en 1975, de publier un rapport spécial annexé au rapport général sur le projet de loi de finances. Il permet de donner un écho plus important aux travaux de la Cour et, surtout, d'éclairer le débat budgétaire grâce à ses réflexions.

Lorsque ses investigations l'y conduisent, la Cour des comptes ne manque pas de faire état, dans son rapport annuel, des suites réservées aux observations antérieures qu'elle a pu formuler dans un domaine particulier.

C'est le cas, cette année, pour la gestion de l'Ecole polytechnique. La Haute juridiction indique, en effet, qu'en contrôlant l'Ecole polytechnique pour les exercices 1982 à 1986 la Cour a examiné les suites apportées aux observations qu'elle avait formulées dans son rapport de 1984.

Par ailleurs, la Cour des comptes établit des « référés de synthèse », retraçant notamment l'objet et les suites données aux divers référés adressés aux ministres. Ces référés de synthèse sont communiqués aux commissions des finances des deux assemblées.

Pour mémoire, je citerai le contentieux répressif spécialisé de la cour de discipline budgétaire.

Je passe maintenant aux instruments de collaboration entre la Cour des comptes et le Parlement.

Indépendamment du rapport annuel et des suites qui lui sont réservées, le droit positif comporte plusieurs dispositions susceptibles de faire bénéficier le Parlement de la collaboration précieuse de la Cour des comptes.

Cette collaboration a lieu - chacun le sait dans cette enceinte - tout d'abord lors du vote des lois de règlement.

Elle a également lieu lors de la mise à disposition des rapports particuliers de la Cour des comptes afférents aux entreprises ou organismes qu'elle contrôle en application de l'article 12 de la loi du 22 juin 1967 et de l'article 164 IV, alinéa 5, de l'ordonnance du 30 décembre 1958.

Elle a enfin lieu grâce à des communications aux commissions des finances des constatations et observations de la Cour.

J'insisterai sur les enquêtes demandées à la Cour des comptes. En application de l'article 10, alinéa 3, de la loi du 22 juin 1967, ces enquêtes peuvent être demandées par les commissions des finances du Parlement sur les services et organismes que la Cour des comptes contrôle.

En réalité, le recours à cette procédure est demeuré exceptionnel et se heurte à une double difficulté, juridique et matérielle.

Difficulté juridique en premier lieu, puisque les contrôles de la Cour des comptes ne peuvent porter que sur des « comptes arrêtés » ; difficulté matérielle en second lieu, dans la mesure où, malgré sa grande diligence, la Cour des comptes n'est pas toujours en mesure de répondre aux demandes qui lui sont ainsi présentées.

J'observe à cet égard que ces difficultés matérielles rencontrées par la Cour des comptes concernent également les chambres régionales des comptes.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Monsieur le rapporteur, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Michel Moreigne, rapporteur spécial. Bien volontiers.

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

M. Michel Charasse, ministre délégué. Je vous écoute, monsieur Moreigne, avec l'attention et la bienveillance que vous imaginez.

Monsieur le rapporteur spécial, vous dites dans votre rapport oral qu'il existe des difficultés juridiques concernant les enquêtes qui peuvent être demandées à la Cour des comptes par les commissions des finances du Parlement, en vertu de l'article 10 de la loi du 22 juin 1967, et vous précisez dans votre rapport, que ces difficultés se posent « puisque les contrôles de la Cour des comptes ne peuvent porter que sur des comptes arrêtés ».

Peut-on me citer le texte de la loi de 1967 qui dispose qu'il s'agit de comptes arrêtés ? Non, car cela, c'est ce que dit la Cour des comptes. Elle invente ! Elle ajoute à la loi !

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial. C'est de l'imagination créatrice !

M. Michel Charasse, ministre délégué. La loi de 1967 confère à la Cour des comptes un pouvoir de contrôle qui est à la disposition du Parlement et qui n'exige pas que les comptes soient arrêtés.

Quant à moi, je ne peux pas approuver une « disposition d'esprit » par laquelle la Cour des comptes essaie de limiter les pouvoirs qui lui sont conférés par la loi afin d'assister le Parlement dans le contrôle des finances et des dépenses publiques, comme le prévoit l'article 47 de la Constitution.

Sur ce plan-là, je souhaiterais que la commission des finances du Sénat ne se rallie pas trop vite à cette position sur les comptes arrêtés, car la loi de 1967 ne prévoit rien de tel.

Je m'en souviens d'autant mieux que j'étais à l'époque collaborateur d'un groupe parlementaire dans une autre assemblée et que j'ai participé à la rédaction de cet article de la loi de 1967.

En ce qui concerne les difficultés matérielles que la Cour des comptes peut rencontrer pour aller vite, il s'agit d'un autre problème, monsieur Moreigne. Du fait de son plan de charge, la Cour des comptes peut avoir des difficultés pour répondre rapidement aux demandes du Parlement ; de cela on peut discuter.

En revanche, pour le reste, il faut bien savoir que, si la Cour des comptes est une juridiction, en application de l'article 10 de la loi de 1967, elle exerce, en la matière, non pas un pouvoir juridictionnel, mais un pouvoir d'enquête et de contrôle assimilable à celui qui peut être exercé par les inspections générales des grands corps de l'Etat.

Je demande donc instamment que la commission des finances ne se rallie pas trop vite à la position que la Cour des comptes essaie de vous faire adopter, aux uns et aux autres, sur les comptes arrêtés, position qui limiterait abusivement les pouvoirs de contrôle que la loi a reconnus au Parlement.

Je vous prie de m'excuser de vous avoir aussi longuement interrompu, mais je tiens, moi aussi, à défendre les prérogatives du Parlement !

J'ajoute que, contrairement à ce qu'on croit souvent, le Gouvernement n'a aucun droit de demander à la Cour des comptes de procéder à des enquêtes. Ce droit est réservé exclusivement au Parlement. C'est la raison pour laquelle il faut le préserver comme une violette fragile ! (*Sourires.*)

M. le président. Monsieur le ministre, je crois qu'il serait bon que vous fassiez à la Cour des comptes les remontrances qui s'imposent quant à l'interprétation qu'elle donne des dispositions de la loi de 1967.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Je n'ai pas le pouvoir d'adresser des remontrances à la Cour des comptes. J'indique simplement que la commission des finances ne doit pas se rallier trop vite à la position restrictive que la Cour des comptes essaie de vous faire adopter, aux uns et aux autres, sur l'article 10 de la loi de 1967.

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur le rapporteur spécial.

M. Michel Moreigne, rapporteur spécial. Je vous remercie de cette démonstration, monsieur le ministre. Elle m'a permis de corriger une interprétation que j'avais cru devoir faire.

Cependant, ne voyez dans mon affirmation que la remarque d'un néophyte qui ne demandait qu'à être corrigé par des experts. D'ailleurs, en sa qualité d'ancien de la Cour des comptes, M. Hamel contribuera peut-être, lui aussi, à nous éclairer sur ce point.

J'en reviens aux difficultés matérielles, monsieur le ministre. Le projet de budget pour 1990 prévoit, là encore, certaines modifications intéressantes d'effectifs qui ont pour objet d'accroître la qualification des agents et d'adapter les emplois à l'évolution des services. Ainsi, soixante emplois seront créés pour les chambres régionales. Par ailleurs, la chambre régionale de Nouvelle-Calédonie sera mise en place.

Je traiterai maintenant du renforcement souhaitable de la collaboration de la Cour des comptes aux missions financières du Parlement. J'ai d'ailleurs cru comprendre, monsieur le ministre, que vous n'y étiez pas insensible.

Bien que son rapport ne rende compte que d'une fraction limitée des travaux de cette haute juridiction financière, il constitue déjà un document très vaste, d'autant qu'il est lui-même assorti des réponses des ministres et des responsables des services et des organismes visés.

Ainsi, les observations du rapporteur spécial ne peuvent, en tout état de cause, qu'en livrer un trop bref aperçu, ce dont je vous demande de m'excuser, monsieur le ministre, mes chers collègues.

Au terme de mon analyse, je crois qu'il est utile, cette année tout particulièrement, de souligner l'ampleur, mais surtout - certains seront d'accord avec moi - la haute qualité des travaux de la Cour des comptes et, dans leur domaine propre de compétences, des chambres régionales des comptes.

Ainsi qu'il a été observé, ces juridictions apportent au Parlement un concours précieux, nonobstant l'intérêt seulement relatif accordé à certaines procédures de collaboration instituées par les textes en vigueur.

On ne peut donc que souhaiter le renforcement de cette collaboration en améliorant les conditions dans lesquelles elle se poursuit actuellement et, au besoin, en concevant des mécanismes nouveaux comme, par exemple, des missions d'expertise que les commissions des finances du Parlement pourraient confier à la Cour des comptes.

Je souhaite qu'une telle perspective soit équilibrée dans le respect - je vous rejoins tout à fait sur ce point, monsieur le ministre - des prérogatives du Parlement et, en tout cas, du législateur, ce qui me permet d'y associer aussi le Gouvernement. Vous n'y verrez sans doute pas d'inconvénient.

Une telle perspective devrait, bien sûr, faire l'objet d'une attentive réflexion préalable et impliquerait que les moyens nécessaires soient mis en place de façon à ne pas surcharger indûment des juridictions par ailleurs très largement sollicitées.

Elle ne pourrait que conférer un contenu encore plus effectif à l'article 47, dernier alinéa, de la Constitution, en renforçant le concours déjà actif de la Cour des comptes aux missions financières et budgétaires du Parlement. (*Applaudissements sur les travées socialistes. - M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial, 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, 10 minutes ;

Groupe de l'union centriste, 10 minutes ;

Groupe socialiste, 14 minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants, 11 minutes ;

Groupe communiste, 5 minutes.

La parole est à M. Bonnet.

M. Christian Bonnet. Monsieur le ministre, il existe en Auvergne une charmante commune, créditée de quelque 2 706 habitants par le bottin des communes de 1988, ...

M. Michel Charasse, ministre délégué. Ce n'est donc pas Châmalières ! (*Sourires.*)

M. Christian Bonnet. ... commune qui doit très largement sa célébrité à son maire ; elle est bordée par un riant cours d'eau, sur les rives duquel fleurissent de fragiles violettes, ... (*Sourires.*)

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial. Embaumées ! (*Nouveaux sourires.*)

M. Christian Bonnet. ... la Dore, affluent de l'Allier.

Cette commune est alimentée en eau par le barrage de Naussac, Dieu merci, aujourd'hui pour vos verreries et Dieu merci, demain, pour votre planche à billets !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Ce n'est pas Naussac !

M. Christian Bonnet. Monsieur le ministre, les autres régions ne sont pas toutes dans la situation de l'Auvergne, qui, si elle n'a pas bénéficié de précipitations abondantes, a néanmoins pu être créditée par les services de la météorologie de « quelques pluies éparses ».

Il n'en est pas de même dans d'autres régions, en particulier en Bretagne, qui dépend à 95 p. 100 des eaux superficielles. Il n'en va pas de même dans le Limousin - à cet égard, notre excellent collègue M. Longequeue sait ce que lui coûtent actuellement, à Limoges, les conséquences de la sécheresse. Il n'en va même pas ainsi dans les Alpes. J'ai rencontré hier le maire de Megève, station connue de sports d'hiver, ...

M. Michel Charasse, ministre délégué. M. Morand !

M. Christian Bonnet. Exactement ! M. Morand me disait qu'actuellement le débit des sources de cette ville s'élève au tiers de son volume habituel. Voilà des exemples !

Nous pouvons trouver d'autres indications dans les rapports du Sénat, dont j'ai appris ce matin qu'ils étaient assez prisés par les étudiants en sciences politiques. (*Sourires.*) C'est en tout cas une bonne publicité pour le Sénat et cela prouve la qualité des élus et des administrateurs qui les assistent ; cela n'est d'ailleurs pas inutile au moment où un hebdomadaire nous apprend que, parmi les gens les plus malhonnêtes, figurent les élus et les garagistes ! (*Rires.*) Cela rend quelque peu songeur sur le vote émis cette nuit par les députés concernant l'amnistie !

J'ai donc trouvé, à la page 71 d'un rapport - je ne peux malheureusement vous dire lequel, car j'avais arraché la feuille ! (*Sourires.*) - l'indication selon laquelle le nombre d'hectares parcourus par le feu, qui était de 59 000 en 1979, s'est élevé à 75 000 en 1989.

S'agissant du fonds national pour le développement des adductions d'eau, notre excellent collègue M. Hamel a prétendu qu'il existait d'autres moyens que la redevance. (*M. Hamel, rapporteur spécial, fait un signe d'assentiment.*) Certes, il en existe d'autres, mais la redevance est un élément essentiel !

Monsieur le ministre, M. Charles Josselin, président du conseil général des Côtes-du-Nord, vous avait proposé d'augmenter cette année la redevance sur la consommation de l'eau de deux centimes.

M. Michel Charasse, ministre délégué. J'ai accepté une augmentation de un centime.

M. Christian Bonnet. Certes mais, en réalité, c'est une augmentation non pas de deux centimes qu'il faut, ...

M. Josselin de Rohan. C'est trois !

M. Christian Bonnet. ... mais de trois centimes, en effet !

Que l'on ne nous dise pas qu'il s'agit d'une mesure inflationniste ! En effet, les ressources 1990 ne se traduiront concrètement, en autorisations de programme, qu'en 1991 ; j'imagine que vous êtes assez réaliste, monsieur le ministre, pour percevoir le nombre d'ouvrages, de barrages, de canalisations et d'interconnexions que la sécheresse actuelle va nous obliger à réaliser.

Que l'on ne nous dise pas que cette mesure accroîtra tant le coût de la vie pour les foyers les plus modestes que l'inflation, car cela représente, par foyer fiscal, 2,8 centimes par jour au taux actuel de 85 centimes.

Comme je sais, monsieur le ministre, que vous êtes un homme concret, je tiens à votre disposition une facture de la commune de Carnac. Après tout, j'ai fait de la publicité pour votre commune et je peux donc bien en faire un peu pour la mienne ! (*Sourires.*)

Il s'agit d'une facture de 7 064,36 francs sur laquelle la redevance du F.N.D.A.E. s'élève à 1,28 franc. Alors, monsieur le ministre, pour une fois, soyez quelque peu généreux !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Qu'y a-t-il sur cette facture ?

M. Christian Bonnet. Je vous la fais parvenir tout de suite. (*Un huissier porte ce document à M. le ministre délégué.*)

Vous saurez, j'en suis persuadé, tirer les enseignements de cette lecture pendant que je cours prendre un avion à Orly, afin de débattre de quelque 10 millions de francs relatifs à la construction d'un barrage à Belle-Ile, d'ici à 1991.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Bonnet ?

M. Christian Bonnet. Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

M. Michel Charasse, ministre délégué. Je comprends bien pourquoi vous parvenez à un tel montant. Vous incorporez l'estimation d'un acompte à valoir sur les prochaines factures. Mais, puisqu'il s'agit d'un acompte, la redevance du F.N.D.A.E. ne porte pas dessus ! Par conséquent, le montant réel de votre facture est de 7 064,36 francs moins 4 245 francs.

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur Bonnet.

M. Christian Bonnet. Dans ce cas, nous arrivons à une somme de quelque 3 000 francs, dont 1,28 franc pour le F.N.D.A.E. Cette somme pourrait, avouez-le, être quelque peu majorée. Une augmentation de trois centimes serait un minimum dans les circonstances actuelles.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Tout cela, cher ami, figure dans l'indice des prix. Chacun me dit que l'augmentation qu'il propose est minime. Mais le total des augmentations minimales finit par être important !

M. Christian Bonnet. Mais parmi les augmentations minimales de chacun figurent certaines mesures indispensables et d'autres qui ne le sont pas ; certains dossiers sont prioritaires et d'autres ne le sont pas. On passe son temps, en France, à gaspiller de l'argent...

M. Michel Charasse, ministre délégué. Et de l'eau, monsieur Bonnet !

M. Christian Bonnet. Certes ! On passe son temps à gaspiller de l'argent, dis-je, avec une manie de saupoudrage propre à chacun de nos compatriotes et, hélas ! à trop d'élus.

A côté de cela, certains dossiers, comme celui de l'eau, sont fondamentaux : passer la redevance de 8,5 centimes à 11,5 centimes, soit 2,8 centimes par foyer, par an, en moyenne, me paraît faible.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Cela dit, monsieur Bonnet, ce n'est pas parce que j'augmente la redevance qu'il pleuvra ; nous sommes bien d'accord ? (*Sourires.*)

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial. Cela permet de constituer des réserves !

M. Christian Bonnet. Cela permet au moins de réaliser des ouvrages, de créer des canalisations ou des interconnexions afin de pallier les conséquences de cette absence de pluie. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste.*)

M. Michel Charasse, ministre délégué. Pour finir de pomper ce qui reste !

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

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le président, je me suis inscrit dans cette discussion avant de prendre connaissance du très remarquable rapport de notre collègue M. Moreigne. Aussi vais-je renoncer à la parole, sous réserve de quelques mots.

Monsieur le ministre, vous connaissez le potentiel de dévouement et de compétence qui existe rue Cambon. Nombre de magistrats éprouvent incontestablement le sentiment que le Gouvernement n'utilise pas comme il pourrait le faire l'ensemble des analyses de la Cour des comptes. Il faudrait une volonté politique ; j'espère que vous l'avez.

La commission des suites, qui siègeait sous l'autorité d'un inspecteur général des finances, ne se réunit pratiquement plus ; elle ne dispose plus de moyens.

D'autres techniques sont à mettre en œuvre pour vérifier l'incidence des suggestions que la Cour des comptes formule sur l'amélioration du fonctionnement des services publics.

Je souhaite très vivement que vous nous fassiez part de votre volonté et de celle du Gouvernement d'accroître l'influence de la Cour des comptes, en accordant une attention plus grande à ses suggestions et en donnant suite à ses rapports ; en effet, ces derniers pourraient incontestablement inspirer nombre de réformes.

Monsieur le ministre, vous assumez une très lourde charge. Le budget de l'Etat doit s'élever au total, dans le projet de loi de finances pour 1990, à 1 250 milliards de francs en 1990.

Si nous voulons éviter l'augmentation excessive de la charge fiscale globale, nous devons tenter de réaliser des économies dans le fonctionnement de l'Etat et de toutes ses dépendances.

Or, incontestablement, la Cour des comptes pourrait permettre, si ses rapports étaient mieux étudiés, de dégager des gisements d'économies et de susciter une meilleure gestion des finances publiques.

Nous connaissons l'estime que vous portez à la Cour des comptes, monsieur le ministre ; vous avez d'ailleurs prouvé qu'il ne s'agissait pas, de votre part, de simples paroles tendant à plaire au Sénat, puisqu'un compte spécial du Trésor a été créé à la suite d'un rapport de la Cour des comptes. Cet exemple ne doit pas rester isolé.

Monsieur le ministre, l'Auvergnat que vous êtes est sensible à la nécessité de maintenir les vertus et les qualités de civisme de nos compatriotes. Or, la publicité donnée à certains aspects du rapport annuel de la Cour des comptes laisse l'impression à l'ensemble de nos compatriotes que nos finances publiques ne sont pas gérées comme elles pourraient l'être et que des gisements importants d'économies existent en raison des ressources gaspillées et des dépenses excessives.

Sur le plan civique, la publicité du rapport de la Cour des comptes doit être compensée, dans les semaines, les mois ou les années qui suivent sa parution, par une information précise prouvant que les rapports de la Cour des comptes sont suivis d'effets et que le Gouvernement s'en inspire. Cette information doit donc être précédée d'une action.

Il serait bon, monsieur le ministre, pour le civisme et pour une meilleure gestion des finances publiques, que vos collaborateurs et vous-même consacriez plus de temps à l'analyse des rapports de la Cour des comptes et des suites qui peuvent leur être données.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Michel Charasse, ministre délégué. Je tiens à rassurer M. Hamel : les rapports et les travaux de la Cour des comptes ne m'échappent pas, croyez-le bien ; je lis tout ce qu'elle écrit, tout ce qu'elle produit et tout ce qu'elle m'envoie, y compris les référés ; j'accuse moi-même réception des référés - aucun ministre chargé du budget ne l'a fait avant moi, je crois - en signant moi-même l'imprimé renvoyé au Parquet ; cela prouve que je reçois les documents et que je les regarde.

Par ailleurs, je m'entretiens régulièrement avec le procureur général ; ce magistrat n'étant pas indépendant, il doit, à mon avis, rencontrer fréquemment le ministre chargé du budget afin que ce dernier puisse lui indiquer son point de vue sur un certain nombre d'affaires et, éventuellement, lui donner des instructions s'agissant des réquisitions à déposer au Parquet.

Toutes les fois que je le peux, je donne suite aux rapports de la Cour des comptes. Mais vous n'ignorez pas, monsieur Hamel, qu'il est des cas où l'appréciation politique des autorités constitutionnelles peut aboutir à des conclusions légèrement différentes de celles de la Cour des comptes. A cet égard, je vous renvoie, par exemple, au rapport réalisé voilà deux ans sur le personnel administratif, technicien, ouvrier et de service des universités : je partageais plutôt l'opinion de la Cour des comptes, mais je me trouvais un peu isolé...

J'ajoute que je saisis moi-même la Cour de discipline budgétaire toutes les fois que j'en ai l'occasion, le plus fréquemment possible lorsque certains faits me paraissent graves, après m'en être entretenu avec le procureur général. Ainsi, c'est parce que les événements survenus au Centre national de la fonction publique territoriale - M. Moreigne en a parlé tout à l'heure - étaient particulièrement graves, s'agissant des impositions des collectivités locales et de cotisations obligatoires pour ces dernières (*applaudissements sur les travées socialistes*) que j'ai décidé le renvoi de l'ensemble des gestionnaires mis en cause devant la Cour de discipline budgétaire, quelle que soit la formation politique à laquelle ils appartenaient.

Par conséquent, vous pouvez compter sur ma vigilance. Je souhaiterais simplement qu'elle soit quelquefois partagée plus largement par d'autres ; mais, pour ma part - c'est d'ailleurs la position du Gouvernement - je fais tout ce que je peux de mon côté.

Cela dit, on trouve les rapports de la Cour des comptes très bien, sauf lorsqu'ils vous concernent personnellement ! C'est pourquoi je n'apprécie guère, lorsque je m'appuie sur les conclusions d'un rapport de la Cour des comptes pour justifier un certain nombre de mesures, que l'on me rétorque : « Mais vous ne devriez pas suivre les rapports de la Cour des comptes ! »

J'arrête, monsieur le président, mais je crois que M. Hamel m'a compris.

M. Emmanuel Hamel. Merci, monsieur le ministre.

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

M. Robert Vizet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des charges communes, qui s'élève à 428,97 milliards de francs, représente 35,2 p. 100 de l'ensemble des dépenses de l'Etat.

Le poste « dette publique et dépenses en atténuation de recettes » regroupe près de 72 p. 100 des dépenses avec un montant de 307,795 milliards de francs, soit une progression de 20,7 p. 100 par rapport à 1989. La croissance des dépenses relatives à la garantie et celle de la dette propre-

ment dite sont respectivement de 30,4 p. 100 et de 16,7 p. 100. Ce poste est celui qui augmente le plus en comparaison avec les autres budgets de l'Etat.

La charge de la dette publique pour 1989 représente, à elle seule, l'ensemble des crédits des budgets suivants : équipement et logement, transports et mer.

Une partie de l'accroissement de la dette concerne l'arrivée à échéance des obligations renouvelables du Trésor inventées par M. le ministre de l'économie, des finances et du budget lui-même en 1984. Un intérêt de 12,75 p. 100 sur cinq ans va être versé en bloc aux heureux détenteurs de ces titres.

Au 31 juillet 1989, l'encours de la dette publique était de 1 683,7 milliards de francs, soit environ l'équivalent du budget de l'Etat. Ainsi, cette année, 138 milliards de francs seront déboursés par l'Etat pour faire face au coût sans cesse croissant de la dette publique. Ils viendront alimenter les gâchis et la « financiarisation » de notre économie.

Depuis un an, le Trésor public s'est engagé dans une internationalisation à marche forcée de la gestion de la dette publique en la plaçant sur les grands marchés financiers mondiaux. Si cette stratégie paraît, à court terme, desserrer la contrainte de financement, c'est au prix d'une dépendance accrue aggravant encore les difficultés structurelles.

Tout ralentissement du rythme de croissance de l'économie ferait éclater la bombe de l'endettement de l'Etat et du secteur public, au sens large du terme, soit désormais 2 500 milliards de francs de créances accumulées.

Ces besoins annuels de refinancement sont énormes et interdisent toute relance de masses d'avances publiques nouvelles. La masse des emprunts publics atteindra le chiffre de 300 milliards de francs en 1990, ponctionnant ainsi l'équivalent du surplus de croissance du P.I.B.

Mais toute détérioration, même limitée, de la conjoncture, en faisant remonter le niveau des taux d'intérêt, placerait les budgets publics dans une tenaille difficilement supportable.

Il est donc urgent de s'attaquer à la maîtrise du financement de cette dette publique au lieu de s'installer dans une gestion qui progressivement annihile notre souveraineté budgétaire et monétaire, sans réellement apporter une réponse à la question de nos déficits.

Cela ne peut se faire, mesdames, messieurs de la droite, par affectation des recettes de privatisations à une caisse d'amortissement de la dette.

Outre le fait que nous sommes opposés aux privatisations - mais tout un chacun le sait ici, ce n'est pas une nouveauté - cela ne permettrait pas de maîtriser le financement de cette dette.

Dans ces conditions et compte tenu des amendements adoptés par la commission des finances de notre Haute Assemblée, le groupe communiste et apparenté votera contre ce budget.

M. le président. La parole est à M. Guy Penne.

M. Guy Penne. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention portera sur deux points : la remise des dettes aux pays en voie de développement et l'aide aux Français rapatriés d'outre-mer.

Au regard des événements qui se déroulent en Europe, les entreprises privées risquent d'être attirées par de nouvelles ouvertures de marchés, et de délaisser les pays en développement.

L'aide publique au développement ne doit pas être en conséquence diminuée, monsieur le ministre. C'est pourquoi j'apprécie particulièrement, avec les collègues de mon groupe, l'inscription des crédits nécessaires à l'annulation des dettes décidée par la France, proposée à l'agrément du Parlement par le Président de la République au sommet de Dakar, au mois de mai 1989.

Vous avez aussi inscrit les crédits additionnels nécessaires à la mise en œuvre des décisions prises à Toronto en 1988, dont l'application avait déjà commencé lors de la loi de finances rectificative pour 1988.

Il faut noter également des crédits supplémentaires de 2 milliards de francs qui concourent à l'annulation des dettes.

Les différents prêts accordés par la France, essentiellement à l'Afrique subsaharienne, exigent des crédits additionnels à la fois pour les bonifications et pour les garanties de change à concurrence de 200 millions de francs, sans oublier la catégorie particulière des actions de la Caisse centrale de coopération économique.

Par ces lignes de crédits, nous avons la matérialisation de la volonté du Gouvernement de maintenir notre rôle international et de faire face à notre devoir de solidarité envers les pays en développement.

Cela confirme aussi la position du Gouvernement, réaffirmée ici-même voilà quelques jours lors de récents débats, par MM. Roland Dumas et Jacques Pelletier.

J'aborderai maintenant l'aide aux Français rapatriés d'outre-mer.

Avec une dépense totale de près de 5,8 milliards de francs, les dotations destinées aux rapatriés n'ont jamais été aussi élevées. Le budget progresse en effet de 16,70 p. 100 par rapport à 1989 et, rappelons-le, de 150 p. 100 par rapport à 1988. Cela mérite avant tout d'être souligné.

Manifestement, le Gouvernement tient pleinement les engagements que lui a en quelque sorte « légués » son prédécesseur. De plus, il accomplit un effort tout à fait considérable et exceptionnel pour le budget de la nation en faveur des rapatriés.

L'essentiel de ces dotations, qui figure au budget des charges communes, se monte à 3 777 millions de francs, soit une augmentation, là encore, de 20,8 p. 100.

J'examinerai successivement et brièvement les trois chapitres de ces dotations : les crédits d'indemnisation, les crédits consacrés au règlement des problèmes d'endettement et, enfin, l'amélioration des retraites.

Le Gouvernement consacre à l'indemnisation 3 687 millions de francs, dont une mesure nouvelle très importante de 658 millions de francs. Ce montant total correspond au règlement des échéances relatives à la loi du 2 janvier 1978 et à la loi du 16 juillet 1987.

En 1990 seront ainsi versées : la deuxième échéance - à concurrence de 200 000 francs - de l'indemnité versée aux personnes âgées de plus de quatre-vingts ans au 1^{er} janvier 1989 - les indemnités inférieures à 300 000 francs auront alors été intégralement réglées pour ces bénéficiaires - la première échéance de 10 000 francs due aux auteurs du droit âgés de moins de quatre-vingts ans au 1^{er} janvier 1989, à l'exclusion des ayants droit qui ne sont concernés qu'à partir de 1992, et la dernière tranche - 25 000 francs - de l'allocation forfaitaire de 60 000 francs en faveur des harkis et des membres des formations supplétives qui auront ainsi été réglés intégralement en trois ans.

S'agissant de ces derniers, il faut ajouter qu'une interprétation assouplie de la loi a permis d'intégrer dans son champ d'application quelques milliers de bénéficiaires supplémentaires dont les états de service étaient jusqu'alors considérés comme trop brefs.

Enfin, l'indemnité forfaitaire de 45 000 francs en faveur des rapatriés des ex-Nouvelles-Hébrides a été versée pour l'ensemble de ceux qui en avaient demandé le bénéfice.

Si l'on ne peut que s'incliner devant cet effort sans précédent, qui n'est cependant pas toujours reconnu à sa juste valeur, nous nous interrogeons, monsieur le ministre.

La part des certificats nantis reste trop faible en raison des réticences de nombreux établissements bancaires. En effet, lorsque ceux-ci ne refusent pas purement et simplement d'accepter les certificats en nantissement, ils fixent des conditions si restrictives qu'elles en deviennent dissuasives pour les possesseurs de titres.

Vous avez déclaré à l'Assemblée nationale, monsieur le ministre, avoir adressé à l'Association française des établissements de crédit une récente circulaire en vue de les inciter à modifier leur attitude. Nous ne pouvons que vous engager à poursuivre en ce sens, car le choix des banquiers gêne considérablement de nombreux rapatriés, et bloque *de facto* à leur endroit le bénéfice de la loi.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Monsieur Penne, j'ai signé cette lettre le lendemain du débat à l'Assemblée nationale, comme je m'y étais engagé !

M. Guy Penne. Nous vous en donnons acte !

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial. Un ministre qui tient ses engagements ! C'est extraordinaire...

M. Guy Penne. Nous nous en réjouissons tous. Nous n'avions pas été habitués à cela !

M. Michel Charasse, ministre délégué. J'ai été formé ici ! (Sourires.)

M. Guy Penne. La possibilité de recourir à une société de caution mutuelle serait, semble-t-il, envisageable. Par ailleurs, afin d'alléger le coût de la procédure pour le détenteur du certificat, ne pourrait-on supprimer l'obligation de signification par huissier ?

En ce qui concerne les problèmes d'endettement, des solutions sont progressivement trouvées.

A partir du second semestre de 1988, les commissions de remise des prêts ont commencé à fonctionner. Elles ont maintenant statué sur la plus grande partie des dossiers ; 839 millions de francs ont déjà été distribués.

Par ailleurs, 1 088 rapatriés ont déposé des demandes de prêts de consolidation auprès des commissions d'examen du passif installées dans les départements. Plus de trois cents prêts ont été accordés à ce jour pour un encours de 100 millions de francs.

Toutefois, l'instruction de ces dossiers n'est pas sans poser quelques problèmes. En effet, l'endettement accumulé par certains rapatriés est parfois devenu très important. De plus, le dispositif retenu par la loi de 1987 ne permet pas de procéder à une analyse complète de la situation économique de l'entreprise du rapatrié. Il se limite à une analyse financière et comptable. Ainsi, l'allègement du passif devrait notamment pouvoir s'effectuer par l'octroi de délais fiscaux et la négociation d'abattements de créances.

Enfin, monsieur le ministre, je vous exprimerai notre satisfaction de voir résolu le problème de la prorogation, au-delà du 31 décembre 1989, de la mesure de suspension automatique des poursuites que nous avons votée par la loi portant D.M.O.S. du 13 janvier 1989.

En ce qui concerne les retraites, le coût de la loi du 4 décembre 1985 portant amélioration de la retraite des rapatriés est estimé, pour l'instant, à 1 750 millions de francs.

Un crédit de 200 millions de francs est inscrit au chapitre 47-92, qui correspond à une première tranche, prise en charge par l'Etat, du rachat des cotisations dues par les rapatriés.

Par ailleurs, un crédit de 310 millions de francs est inscrit sur le même chapitre. Il correspond à la deuxième et dernière tranche de la dotation destinée à permettre le fonctionnement du régime complémentaire de retraites institué par convention entre l'Etat et le groupe d'assurances Groupama-Soravie, chargé de la gestion du régime.

L'agrément de la société chargée de l'instruction des dossiers a été réglé le 13 avril 1989. Des commissions ont été instituées. Composées de représentants des rapatriés et de représentants de Groupama, elles sont chargées de suivre le fonctionnement du régime et de gérer les recours gracieux.

Enfin, monsieur le ministre, bien que ces dotations ne figurent pas à votre budget, permettez-moi de dire quelques mots au sujet du programme d'action sociale et éducative en faveur des anciens harkis.

Un nouveau programme a été mis en place par les circulaires du 5 septembre dernier. Il nous paraît indispensable que l'ensemble des départements ministériels concernés soient mobilisés, afin de réussir, enfin, l'intégration de cette communauté dans l'ensemble de la communauté nationale.

Un moyen important pour y parvenir est, certes, constitué par le dispositif d'aide au logement mis en place. Mais il convient surtout de donner priorité à la formation et à l'emploi pour la deuxième génération, qui est très touchée par le chômage. Cette situation est, vous le savez, fort mal ressentie sur le terrain. Seule une politique à la fois énergique et coordonnée peut maintenir la cohésion sociale indispensable dans une démocratie.

Au total, monsieur le ministre, c'est un excellent budget que vous nous présentez. Aussi le groupe socialiste votera-t-il bien volontiers ces dotations, qui marquent un effort sans précédent et que nous reconnaissons comme tel. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

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

M. Xavier de Villepin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais tout d'abord remercier les excellents rapporteurs de la commission des finances.

L'examen du budget des charges communes se révèle d'une particulière utilité pour revenir sur un certain nombre de questions que nous avons déjà abordées au cours de la dis-

cussion générale du projet de loi de finances et lors de l'examen des crédits affectés au ministère de l'industrie. Je veux parler des dotations en capital des entreprises publiques, problème fort bien traité par mon collègue M. Claude Belot.

Voilà quelques semaines, M. le ministre de l'industrie a estimé que, compte tenu de leur structure de bilan, 40 milliards de francs étaient nécessaires sur trois ans aux entreprises nationales pour financer leur développement. Or, les arbitrages budgétaires ne leur ont accordé que 4,7 milliards de francs de dotations pour 1990, auxquels s'ajoutent, il est vrai, 2,5 milliards de francs tout récemment accordés au travers du projet de loi de finances rectificative pour 1989, initialement destinés à la Sodeva-Renault, et pour permettre à Bull le rachat de la société américaine Zenith, ou à l'aéronautique.

Cela étant, même portées à 7 milliards de francs, les dotations accordées aux entreprises publiques sont insuffisantes, eu égard à leur sous-capitalisation, non pas, monsieur le ministre, par rapport à d'autres entreprises françaises - je crois que là n'est pas le problème - mais par rapport aux entreprises étrangères, c'est-à-dire à leurs concurrentes.

Or, au dire du ministre de l'industrie, le rachat d'affaires, particulièrement actuellement, se fait au moyen de montages financiers compliqués, coûteux et périlleux. Le ministre de l'industrie n'a-t-il pas considéré que ces montages financiers s'apparentaient à du capitalisme sans capital, qu'ils étaient fondés sur l'endettement et non pas sur l'apport de fonds par des actionnaires, ce qui pourrait coûter très cher en cas de retournement de la conjoncture ? Il ajoutait : « Il serait dangereux pour la France de laisser les grandes entreprises nationales se marginaliser faute de capitaux propres. »

C'est bien là tout le problème, un problème qui se pose non pas seulement en termes budgétaires, mais également en termes politiques.

Les entreprises nationales doivent, dans un premier temps, se recapitaliser ; elles doivent, ensuite, disposer des moyens nécessaires leur permettant de réaliser des opérations intéressantes sur les marchés étrangers.

Si nous n'assistons vraisemblablement pas à un retournement de la conjoncture en 1990, le redéploiement de l'excédent commercial allemand risque de se réaliser au détriment des pays de l'Europe de l'Ouest. Dans la mesure où il s'agit de notre principal fournisseur et de notre principal client, cela ne manquera pas d'affecter le taux de croissance que connaîtra notre pays au cours des prochains mois, entraînant toutes les conséquences prévisibles sur le niveau des recettes budgétaires et sur l'emploi.

Dans ces conditions, il apparaît plus que jamais nécessaire, comme le suggère la commission des finances du Sénat, de reprendre le processus de privatisation de certaines entreprises publiques.

Pour 1990, vous disposez d'une marge de manœuvre considérable. La croissance de l'économie, plus rapide que prévu, vous permet d'inscrire au budget près de 80 milliards de francs de recettes fiscales supplémentaires. Vous n'avez utilisé cette manne que très partiellement pour réduire le déficit - 10 milliards de francs - et pratiquement pas pour procéder à des augmentations de capital pour les entreprises publiques. En n'accomplissant pas complètement son devoir d'actionnaire, l'Etat ne pourra plus qualifier son propre secteur concurrentiel de « fer de lance de l'économie française » à un moment où il lui demande de se mobiliser à l'Est.

Alors qu'un retournement de conjoncture n'est pas à exclure, rien ne vaut sans doute une bonne augmentation de capital de l'actionnaire majoritaire, ce qui vous éviterait de recourir de façon croissante à des filialisations, à des croisements de participation, à des émissions d'obligations perpétuelles et de certificats d'investissement. La meilleure solution me paraît, pour ma part, le retour au marché. C'est une nécessité économique et une obligation légale puisque la loi du 2 juillet 1986, monsieur le ministre, permet de transférer, avant le 1^{er} mars 1991, soixante-cinq entreprises publiques au secteur privé. C'est un beau programme ! *(Applaudissements sur les travées de l'union centriste et de l'U.R.E.I.)*

M. Michel Charasse, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Michel Charasse, ministre délégué. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, je souhaite apporter très rapidement quelques éléments de réponse aux rapporteurs et aux orateurs qui sont intervenus ce matin, éléments qui compléteront, d'ailleurs, les réponses un peu spontanées que j'ai pu faire tout au long de la discussion.

Monsieur Belot, compte tenu des échanges que nous avons déjà eus, je me contenterai de formuler une seule observation sur la consommation des crédits d'indemnisation des rapatriés, sujet qui intéresse également M. Penne.

Vous avez indiqué que la consommation des crédits d'indemnisation des rapatriés était limitée au 30 juin, c'est-à-dire à la moitié de l'année, à 560 millions de francs.

En réalité, ce chiffre ne recouvre qu'une partie des dépenses réalisées au bénéfice des rapatriés et correspond aux versements effectués par l'agence nationale pour l'indemnisation des Français d'outre-mer, l'A.N.I.F.O.M., s'agissant des rapatriés de plus de quatre-vingt-dix ans, des harkis et des personnes concernées par les lois de 1970 et de 1978, pour la moitié de l'année 1989.

Il faut ajouter à ce chiffre, monsieur le rapporteur spécial, 1 705 millions de francs versés par la paie générale au titre de la loi de 1987, dont l'ordonnancement n'apparaîtra qu'en fin d'année, compte tenu de la réglementation en vigueur. Le reliquat des dépenses concernera les deux derniers trimestres de l'année en cours, soit 300 millions de francs.

En fait, il y a une accélération des paiements en fin d'exercice, ce qui donne finalement une gestion beaucoup plus correct des crédits des chapitres concernés que ce que vous pensiez.

M. Belot ainsi que M. de Villepin ont abordé la situation des entreprises publiques et de leurs dotations en capital.

Le montant de 4,7 milliards de francs destiné aux dotations en capital est important. Il illustre la poursuite des efforts de l'Etat actionnaire pour permettre aux entreprises publiques de mener une politique de développement qui soit dynamique. Je rappelle qu'il est en augmentation sensible par rapport à 1989, d'autant plus que le nombre d'entreprises confrontées à des besoins réels s'est réduit.

Les entreprises publiques industrielles sont devenues bénéficiaires ; néanmoins, la poursuite d'apports significatifs de l'Etat actionnaire est justifiée par la nécessité, pour ces entreprises, de conforter leur position à l'échelon international et de se renforcer dans la perspective du grand marché européen.

J'ai indiqué dans mon exposé liminaire comment le Gouvernement envisageait d'utiliser l'enveloppe de 4,7 milliards de francs.

Je tiens à souligner que les dotations seront destinées non pas, comme cela a été souvent le cas dans le passé, à combler des pertes mais à contribuer à renforcer les positions de l'industrie française dans les technologies du futur, et tout particulièrement dans l'électronique. Il s'agit là bien évidemment d'un objectif prioritaire, et je rejoins sur ce point le sentiment de MM. Belot et de Villepin.

C'est de moins en moins par les dotations en capital mais surtout par les aides à la recherche que cet objectif pourra être atteint, vous l'avez rappelé. C'est pourquoi les aides à la recherche industrielle, notamment en faveur de la télévision à haute définition et les composants, constitue une priorité majeure pour 1990.

L'enveloppe de 4,7 milliards de francs sera-t-elle suffisante ?

Oui, à mon avis, car plusieurs entreprises publiques n'auront pas besoin d'apport de leurs actionnaires en 1990. C'est le cas de Renault, qui a fait l'objet, en 1988, d'une opération de recapitalisation à hauteur de 12 milliards de francs. Cette entreprise, devenue bénéficiaire, assure aujourd'hui son développement par son autofinancement. Usinor disposera également, grâce à ses ressources propres, des moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre de sa stratégie industrielle.

Cette enveloppe sera suffisante également parce que les entreprises publiques sont aujourd'hui redevenues bénéficiaires et dégagent un autofinancement important, qui leur permet de garantir leurs investissements et de renforcer leurs fonds propres. En 1988, les entreprises publiques industrielles ont ainsi accru leurs fonds propres de 29 milliards de francs grâce à la mise en réserve de leurs bénéfices. Ainsi que je l'ai

dit tout à l'heure, les entreprises publiques industrielles ont désormais des structures de bilan qui sont plutôt meilleures que celles de la moyenne des grandes entreprises françaises ; vous ne le niez, d'ailleurs, messieurs les sénateurs, ni l'un ni l'autre.

Je pense que ces 4,7 milliards de francs seront suffisants parce que les entreprises publiques, en complément aux dotations en capital de l'Etat, pourront mobiliser sur les marchés financiers en 1990, comme elles l'ont fait en 1989, les fonds propres qui leur sont nécessaires pour assurer un financement équilibré de leur croissance.

Depuis un an, les entreprises industrielles ont collecté environ 20 milliards de francs de fonds propres sur les 100 milliards de francs dont je parlais tout à l'heure, en utilisant les différents instruments financiers sur les marchés des capitaux, notamment les titres participatifs et les titres subordonnés à durée indéterminée.

Enfin, avec une enveloppe de 4,1 milliards de francs en 1989, donc inférieure à celle que nous proposons pour 1990, les entreprises publiques industrielles ont pu mener une politique de développement ambitieuse, et procéder à de très nombreuses acquisitions, notamment à l'étranger. Ce fut le cas pour Rhône-Poulenc, qui a acheté les activités chimiques de R.T.Z., ce fut le cas de Elf avec Penwalt, de Bull avec Zénith et de Thomson pour les activités européennes de défense de Philips.

En conclusion, je dirai que l'Etat a totalement joué son rôle d'actionnaire en 1989, chaque fois qu'un projet valable lui a été présenté par une entreprise publique ; il en ira de même en 1990.

D'un mot j'ajouterai encore que le recours aux privatisations, c'est-à-dire à la vente du patrimoine de l'Etat que vous avez envisagée pour réduire le déficit, me semble, à tous égards, une mauvaise solution. Je crois, au demeurant, qu'il est inutile de reprendre ce débat pour l'instant puisqu'il a été tranché, en tout cas provisoirement, en mai 1988.

Je féliciterai M. Moreigne pour son excellent rapport sur la Cour des comptes. Je lui fournirai deux indications complémentaires à ce que j'ai déjà eu l'occasion de lui dire en échange « spontané » ; l'une sera de caractère général, l'autre sera relative à mon ministère.

La commission des suites, monsieur le rapporteur spécial, n'avait effectivement qu'une efficacité limitée pour la raison principale que les conséquences tirées du rapport de la Cour des comptes doivent, en général, compte tenu de l'ampleur des sujets traités, s'apprécier sur une période moyenne. Or la commission des suites intervenait, si je puis dire, le nez collé sur le dernier rapport, d'où l'impression de résultats limités.

Toutefois, je peux vous indiquer - c'est ma deuxième observation - que le ministère des finances se réfère en permanence dans son action quotidienne aux référés de la Cour.

J'ai donné tout à l'heure quelques éléments sur mon attitude personnelle à l'égard de celle-ci. Je réponds à environ cinquante référés ou lettres du Parquet par an, et je ne réponds pas en une page ; mes réponses sont en général extrêmement fouillées ; je les relis moi-même ; il m'arrive de les modifier par rapport aux propositions qui me sont faites par mes services. Par conséquent, je ne traite pas les manifestations de la Cour à la légère.

Le ministère des finances est sans doute le ministère qui a réagi le plus vite aux recommandations du rapport public de 1989 - comme d'ailleurs à d'autres rapports publics - notamment sur deux points.

La Cour des comptes a signalé que des crédits d'impôt fictifs étaient constitués par certains établissements financiers. Nous avons immédiatement mis un terme à ces pratiques. En ce qui concerne le produit de l'émission de l'institut d'émission des départements d'outre-mer, nous vous soumettons aujourd'hui même un dispositif tiré des observations de la Cour des comptes.

Je voudrais profiter de la présence dans l'hémicycle de M. le directeur général des Monnaies et médailles pour signaler que, si les parlementaires ne reçoivent plus comme autrefois les nouvelles pièces de monnaie qui leur étaient régulièrement envoyées à toute nouvelle émission, c'est à la suite d'un rapport de la Cour des comptes qui a considéré que tout cela était du gaspillage. Cela m'ennuie un peu parce que, lors de l'émission de chaque nouvelle pièce des parlementaires me demandent pourquoi ils ne l'ont pas reçue.

Par conséquent, vous voyez, ce n'est pas si facile ! J'ai parlé des A.T.O.S. tout à l'heure, j'aurais pu aussi parler des 4 000 instituteurs en trop que la Cour des comptes a dénombrés et qui sont toujours là.

M. Hamel a brossé un tableau très complet et néanmoins clair des évolutions qui affectent les comptes spéciaux du Trésor. Il a ainsi pu saluer, de même que son collègue M. Penne, les efforts vigoureux faits par le Gouvernement dans plusieurs domaines et, tout spécialement, en matière d'aide publique au développement.

Il ne m'a pas converti, et il le sait, à la politique de privatisation qu'il préconise - je viens d'en dire un mot en réponse à MM Belot et de Villepin.

M. Hamel nous a suggéré une réflexion permanente pour apprécier au cas par cas les justifications des comptes spéciaux du Trésor et, tout spécialement, des comptes de commerce. Je le suis naturellement totalement sur ce point.

Il a enfin abordé longuement la situation du F.N.D.A.E. et a été rejoint sur ce thème par M. Bonnet. Je répondrai donc d'un mot sur cette question à l'un comme à l'autre.

Je m'adresserai d'abord à M. Bonnet, qui m'a prévenu qu'il devait s'absenter. Il a commencé par une évocation champêtre...

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial. Ô combien agréable de votre Auvergne natale !

M. Michel Charasse, ministre délégué. ... qui m'a touché. J'ai vu qu'il avait relevé, certainement dans les meilleurs bottins, toute une documentation sur ma commune, à cela près que moi, contrairement à ce qu'il a dit, je n'utilise pas l'eau du barrage de Naussac parce que je ne pompe pas dans l'Allier. Je pompe dans une nappe phréatique qui se trouve entre la Dore et l'Allier et qui n'a rien à voir avec le barrage de Naussac.

Si je ne pompe pas dans l'Allier, c'est parce que son cours est très irrégulier, et cela non seulement à cause des caprices du temps, mais également en raison des pompages qui sont effectués, tout le long de son cours, par des agriculteurs qui font des excédents qu'on leur rachète à vil prix et que l'on transforme en cacahuètes ou en je ne sais quoi ...

Vous voyez la logique de l'hydraulique en France ! Il faudra bien y réfléchir un jour. C'est la raison pour laquelle, au sein du conseil général de mon département, je m'oppose absolument aux dépenses en faveur de l'hydraulique agricole, qui ne servent qu'à créer des excédents dans un certain nombre de cas. En tout cas, je ne pompe pas dans l'Allier, je peux rassurer M. Bonnet.

J'en viens au F.N.D.A.E. Je suis sensible - vous le pensez bien - aux préoccupations des élus locaux, qui ont été exprimées par MM. Bonnet et Hamel. Toutefois, je ne peux pas laisser dire que la croissance de la taxe alimentant ce fonds a été trop faible, ces dernières années.

Vous le savez, compte tenu de la hausse de 12 p. 100 qui a été acceptée par le Gouvernement dans la première partie de la loi de finances, la faisant passer de 8,5 centimes par mètre cube, cette taxe aura progressé de 1986 à 1990 trois fois plus rapidement que les prix : 46 p. 100 pour la taxe du F.N.D.A.E. ; 15 p. 100 pour les prix pendant la même période. En 1990, la hausse sera quatre fois plus rapide que celle des prix.

Je sais bien que cette augmentation porte sur des sommes dérisoires. M. Bonnet a essayé de me convaincre, en me montrant la facture d'eau de la commune de Carnac, que cela ne représentait pas grand-chose.

Ce débat me rappelle celui qui s'est instauré lors de l'institution de la fiscalité régionale. A l'époque, quand les régions ont été créées, il s'agissait de quinze francs par habitant : quinze francs par habitant, disait-on, c'est de la rigolade ! Et puis, après quinze francs, ce fut trente francs, quarante-cinq francs ; ce n'était toujours rien ! Finalement, aujourd'hui, cela fait 6 milliards ; 7 milliards, 8 milliards de francs... Et, quand vous prenez les feuilles d'impôt, vous vous apercevez que, pour les communes, cela représente 3 ou 4 p. 100, pour les départements 5 ou 6 p. 100, mais, pour les régions, 25, 30 ou 35 p. 100 !

Ce n'est pas grand-chose au début, mais, à force de mettre un grand coup tous les ans sur pas grand-chose, cela finit par faire une grosse chose. Ce raisonnement n'est peut-être pas valable dans tous les cas, mais, en l'occurrence, il se vérifie.

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial. L'eau, c'est vital !

M. Michel Charasse, ministre délégué. C'est vrai ! J'ai déjà eu ce débat à l'Assemblée nationale et différents orateurs ont eu la gentillesse d'y faire allusion tout à l'heure. Moi, je considère - je le dis avec humour - que ce n'est pas parce qu'on augmente la taxe du F.N.D.A.E. que cela va faire pleuvoir.

Cela ne nous dispensera pas, quoi que nous fassions, d'avoir une réflexion sur la gestion de l'eau et sur les économies en matière d'eau.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. C'est vrai aussi !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Un pipi de gamin sur lequel on balance douze litres de flotte en tirant la chasse d'eau, avons-nous encore les moyens de nous payer cela compte tenu de nos ressources en eau ? (Sourires.)

Prenez le lavage des voitures : on constate tout de même des choses assez extraordinaires ! Pendant toute la période estivale, les gens ont arrêté de laver leur voiture parce qu'il y avait du soleil ; puis, subitement, parce qu'on est arrivé à l'automne, le soleil s'est caché ; les gens ont considéré que, du fait qu'il n'y avait plus de soleil et qu'il ne faisait plus chaud, qu'on n'était plus au sec, il fallait à nouveau laver les voitures. Alors, des contraventions ont été distribuées dans les communes où le lavage des voitures avait été interdit. Les gens se disent : en été, il fait chaud, il n'y a pas d'eau, on peut économiser ; mais, dès qu'on est sorti de la période estivale, on n'a pas besoin d'économiser. Mais il n'a pas plu pour autant et il continue à ne pas pleuvoir ! M. Moreigne le sait bien, dans la Creuse, lui qui me pompe un peu d'eau dans le Puy-de-Dôme ! (Rires.)

M. Michel Moreigne, rapporteur spécial. Pas du tout ! C'est moi qui vous en donne !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Mais si ! Mais si !

Par ailleurs, il faut savoir que le solde créditeur du fonds national pour le développement des adductions d'eau - je dis bien le solde créditeur - croît chaque année fortement, et qu'il était de 663 millions de francs au 31 décembre 1988, ce qui laissait 125 millions de francs disponibles sur engagement à cette date.

Toute augmentation supérieure à un centime ne ferait qu'augmenter l'excédent du compte. Avant de faire exploser la redevance, il y a beaucoup à faire, je le redis. Le Gouvernement s'y attache pour améliorer la gestion du F.N.D.A.E., en particulier le rythme de consommation des crédits. Une chose est de voter des redevances et des taxes pour obtenir des ressources, une autre chose est d'améliorer le rythme de consommation des crédits.

J'ai également relevé, dans le rapport établi par M. Hamel - vous le voyez, je lis ce que vous écrivez, je ne fais pas qu'écouter ! - ...

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial. Je m'en sens très honoré !

M. Michel Charasse, ministre délégué. ... que vous aviez protesté contre la lenteur avec laquelle interviennent les arrêtés de subvention des préfets.

Mais la lenteur avec laquelle interviennent les arrêtés de subvention des préfets provient souvent de la lenteur avec laquelle les conseils généraux transmettent leurs décisions de programme ! Dans mon propre département, je peux remarquer qu'entre le moment où le conseil général vote un programme sur son budget de l'année - c'est-à-dire fin décembre ou début janvier - et le moment où je reçois l'arrêté qui notifie cette décision plusieurs mois se sont écoulés : nous arrivons au mois de mai.

M. Emmanuel Hamel, rapporteur spécial. Cela transite par les régions !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Pas du tout !

Qu'est-ce qui se passe entre le mois de janvier et le mois de mai ? Je vais vous le dire ! Les services techniques de l'Etat chargés de l'exécution de ces décisions dorment, ils se disent qu'ils ont le temps parce qu'on raisonne toujours en reports de crédits. Parfaitement ! Regardez les reports de crédits ! Quand un maire veut absolument consommer dans l'année les crédits qui lui sont alloués par le conseil général - par décision conjointe du conseil général et du préfet - il

faut qu'il passe quarante coups de téléphone. Il faut même qu'il prenne la précaution de lancer son adjudication avant d'avoir obtenu son arrêté de subvention...

M. Michel Moreigne, rapporteur spécial. Ce n'est pas possible !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Si, monsieur Moreigne ! On peut toujours lancer l'adjudication : la seule chose qu'on n'a pas le droit de faire, c'est de signer l'ordre de service.

M. Guy Penne. Tout à fait !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Il faut donc prendre la précaution de lancer l'adjudication et se tenir prêt pour pouvoir signer l'ordre de service le jour où enfin l'arrêté de subvention arrivera. Nous sommes pendus les uns et les autres au téléphone avec la D.D.A. ou je ne sais quel service, qui considèrent qu'ils nous rendent un service personnel en se dépêchant de nous sortir des arrêtés qui pourraient sans difficulté être signés en janvier ou en février.

Par conséquent, monsieur Hamel, si j'ignore comment cela se passe dans le département du Rhône, je peux vous dire que, dans la généralité des départements, cela continue à traîner. C'est comme quand les D.D.A. avaient le pouvoir exécutif, par délégation du préfet, des décisions des conseils généraux avant la décentralisation.

Il s'agit donc d'un problème qui tient non pas à l'existence ou à l'absence de crédits dans le F.N.D.A.E., mais à des procédures administratives qui restent trop lourdes. C'est d'ailleurs ce qui explique qu'il y a des reports de crédit importants et une sous-consommation qui conduit à s'interroger sur la nécessité ou non d'augmenter trop rapidement la redevance ! (*Très bien ! et applaudissements sur les travées socialistes.*)

Monsieur Vizet, je vous écoute toujours - vous le savez bien - avec beaucoup d'attention, mais je crois qu'il est faux de dire que nous avons émis plus de 300 milliards de francs de titres d'Etat en 1990. Le chiffre exact n'est pas encore connu avec précision, mais je puis vous affirmer qu'il sera inférieur de plus de la moitié aux indications que vous nous avez données.

Cela dit, j'estime comme vous que la charge de la dette doit être maîtrisée au maximum. Tel est le sens à la fois de la réduction du déficit budgétaire et de la gestion active de la dette menée par les services du Trésor. C'est d'ailleurs cette gestion dynamique qui explique l'attrait international de la place de Paris, qui constitue un facteur important de rentrée de devises dans notre pays. De ce point de vue, l'internationalisation est la rançon du succès !

Quoi qu'il en soit, monsieur Vizet, je vous remercie de vous intéresser au problème de la dette, qui est un sujet important. En effet, plus la dette est forte, plus elle pèse lourdement et plus elle limite nos marges de manœuvre. C'est comme dans un budget municipal ou départemental : il n'y a pas de mystère !

En ce qui concerne l'aide publique au développement, monsieur Penne, j'ai déjà répondu dans mon intervention générale et je vais donc me limiter à la partie de votre intervention très intéressante, très technique et très fouillée concernant les rapatriés.

A cet égard, je voudrais vous apporter, dès aujourd'hui, un certain nombre de réponses, qui - je l'espère - vous permettront de constater qu'il s'agit aussi de solutions aux problèmes que vous avez soulevés.

En ce qui concerne l'indemnisation, la loi du 16 juillet 1987 a, en effet, prévu l'attribution de certificats d'indemnisation complémentaire à certains rapatriés, ainsi que la possibilité de nantir ces titres au profit d'un établissement de crédit.

Il apparaît que pour les raisons que vous avez indiquées, la part des certificats nantis reste faible. Toutefois, elle se développe aujourd'hui à un rythme très rapide. Sur les dix premiers mois de l'année 1989, le nantissement a été effectué sur six fois plus de certificats qu'il n'a concerné de titres de la loi de 1978 pendant une durée de deux ans et demi.

Ainsi que vous l'avez à juste titre indiqué, monsieur le sénateur, certains établissements de crédit restent toutefois réticents à accepter le nantissement. Afin de lever ces réticences, deux mesures ont été prises.

D'une part, une circulaire confirmant la procédure et explicitant les conditions juridiques du nantissement a été transmise à l'association française des établissements de crédit pour envoi aux établissements concernés.

D'autre part, la Banque de France étudie aujourd'hui la possibilité de recourir à une société de caution mutuelle. J'ai demandé aux services compétents de la direction du budget et de la direction du Trésor d'accélérer les études sur ce point.

Par ailleurs, la suppression de l'obligation de signification par huissier est à l'étude. Pour tout dire, je la considère moi-même comme inutile. J'espère seulement que je ne recevrai pas par ailleurs, si on la supprime, une lettre de la chambre professionnelle des huissiers, soutenue par un certain nombre de sénateurs, pour me dire que je porte atteinte au fonds de commerce des huissiers ! (*Sourires.*)

M. Claude Estier. C'est pourtant vraisemblable !

M. Michel Charasse, ministre délégué. C'est plus que vraisemblable, monsieur Estier !

Je me permettrai donc, mesdames, messieurs les sénateurs, de vous prier de coordonner vos envois ! (*Nouveaux sourires.*)

M. Guy Penne. Quant à moi, je ne vous le demanderai pas !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Merci, mais ne le faites pas demander par votre voisin, M. Belin par exemple, qui siège à côté de vous dans cet hémicycle ! (*Rires.*)

M. Guy Penne. Il représente le Puy-de-Dôme ! (*Sourires.*)

M. Michel Charasse, ministre délégué. Monsieur Penne, vous avez également évoqué les problèmes de fonctionnement de commissions départementales d'examen du passif des rapatriés. Ceux-ci ont en effet été portés à ma connaissance par la délégation aux rapatriés, ou quelquefois par les trésoreries générales elles-mêmes.

Un recensement des difficultés les plus souvent évoquées a déjà été effectué par mes services, qui étudient actuellement les moyens d'y remédier et d'améliorer la procédure de consolidation pour lui donner toute sa mesure.

Des instructions précises viennent d'être signées et seront très prochainement adressées à ce sujet aux préfets et trésoriers-payeurs généraux.

Il s'agira, ainsi que vous me le demandez, de rechercher préalablement à l'examen de la demande de prêt une solution concertée aux difficultés de l'entreprise par le recours aux procédures de droit commun.

Il s'agira également de rechercher parallèlement, en tant que de besoin, un allègement du passif du rapatrié. Deux mesures sont prévues à cette fin : l'octroi éventuel de délais fiscaux selon la procédure de droit commun et la négociation d'abattements et abandons de créances auprès des établissements de crédits et des différents créanciers du rapatrié.

En outre, un véritable audit de l'entreprise du rapatrié pourra être opéré, privilégiant le caractère économique de l'analyse par rapport à l'approche actuelle, exclusivement financière.

Enfin, monsieur Penne, vous souhaitez à juste titre la mobilisation de l'ensemble des départements ministériels sur la politique d'intégration des anciens harkis au sein de la communauté nationale.

La priorité doit, en effet, être donnée au logement, à la formation et à l'emploi, qui sont les outils essentiels de toute intégration.

Nous ferons appel à l'ensemble du dispositif de droit commun dans les domaines de la formation professionnelle, de l'action éducative, culturelle et sociale, mais aussi aux moyens d'intervention spécifiques. A cet effet, une dotation de 100 millions de francs a été reconduite dans le budget du ministère de la solidarité, de la santé et de la protection sociale afin de corriger les handicaps dont souffrent nos compatriotes rapatriés.

Monsieur le sénateur, j'espère que ces quelques explications vous ont montré que le Gouvernement a non seulement pris la mesure du problème, mais qu'il a recherché - et continue à le faire - des solutions répondant aux préoccupations dont vous vous êtes fait, à juste titre, je crois, l'inter-prète.

Monsieur le président, j'en ai terminé, et je crois n'avoir oublié personne. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur certaines travées du R.D.E. et de l'union centriste.*)

CHARGES COMMUNES

M. le président. Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'économie, des finances et du budget - I. - Charges communes - et figurant aux états B et C, ainsi que l'article 70.

ÉTAT B

M. le président. « Titre 1^{er} : 11 904 731 000 francs. »

Par amendement n° II-25, M. Belot, au nom de la commission des finances, propose de réduire ces crédits de 1 100 millions de francs.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Claude Belot, rapporteur spécial. Cet amendement s'explique par son texte même.

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

M. Michel Charasse, ministre délégué. Monsieur le président, pour gagner du temps, je vais donner l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s II-25 et II-26, puisqu'ils sont d'inspiration analogue.

L'amendement n° II-26 a pour objet de réduire de 4,7 milliards de francs les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre V, en les remplaçant par le produit des privatisations ; quant à l'amendement n° II-25, il réduit les crédits destinés à la dette publique.

Bien entendu, le Gouvernement ne peut être favorable à ces deux amendements.

M. Louis Perrein. Très bien !

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-25, repoussé par le Gouvernement.

M. Robert Vizet. Le groupe communiste vote contre.

M. Claude Estier. Le groupe socialiste également. (*L'amendement est adopté.*)

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

Je mets aux voix, ainsi modifiés, les crédits figurant au titre 1^{er}.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

M. le président. « Titre II : 147 484 000 francs. » - (*Adopté.*)

« Titre III : 7 755 690 000 francs. » - (*Adopté.*)

« Titre IV : 4 412 715 892 francs. » - (*Adopté.*)

ÉTAT C

M. le président. « Titre V. - Autorisations de programme : 4 760 000 000 francs.

« Crédits de paiement : 4 755 000 000 francs. »

Par amendement n° II-26, M. Belot, au nom de la commission des finances, propose de réduire les autorisations de programme de 4 700 millions de francs et les crédits de paiement de 4 700 millions de francs.

La commission et le Gouvernement se sont déjà exprimés sur cet amendement.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° II-26, repoussé par le Gouvernement.

M. Robert Vizet. Le groupe communiste vote contre.

M. Guy Penne. Le groupe socialiste également. (*L'amendement est adopté.*)

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

Je mets aux voix, ainsi modifiés, les crédits figurant au titre V.

M. Robert Vizet. Le groupe communiste vote contre. (*Ces crédits sont adoptés.*)

M. le président. « Titre VI. - Autorisations de programme, 1 600 221 000 francs.

« Crédits de paiement, 905 621 000 francs. » - (*Adopté.*)

J'appelle maintenant en discussion l'article 70.

Economie, finances et budget

I. - Charges communes

« Art. 70. - I. - Il est fait remise aux Etats suivants : Bénin, Botswana, Burkina, Burundi, Cap-Vert, Comores, Djibouti, Ethiopie, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissao, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Mozambique, Niger, Ouganda, République centrafricaine, Rwanda, Saint-Thomas et Prince, Sénégal, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Tanzanie, Tchad, Togo, Zaïre et Zambie, des échéances en principal et intérêts dues à compter du 1^{er} janvier 1989 sur l'encours au 31 décembre 1988 des prêts d'aide publique au développement et des prêts de la Caisse centrale de coopération économique garantis ou bonifiés par l'Etat dont ils ont bénéficié.

« II. - Dans la limite de 1 100 millions de francs, le ministre de l'économie, des finances et du budget est autorisé à prendre les mesures nécessaires en vue de la remise de dettes, en application des recommandations arrêtées à la réunion de leurs principaux pays créanciers, en faveur de pays en développement visés par l'article 1^{er} de l'accord du 26 janvier 1960 instituant l'Association internationale de développement.

« III. - Lorsque les prêts ont été consentis sans garantie de l'Etat par la Caisse centrale de coopération économique, celle-ci est indemnisée à hauteur des montants remis. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 70.

(*L'article 70 est adopté.*)

Comptes spéciaux du trésor

M. le président. Nous allons enfin examiner les articles 43, 44 et 44 bis à 52 du projet de loi de finances, qui concernent les comptes spéciaux du Trésor.

C. - Opérations à caractère définitif des comptes d'affectation spéciale

Article 43

M. le président. « Art. 43. - Le montant des crédits ouverts aux ministres, pour 1990, au titre des services votés des opérations définitives des comptes d'affectation spéciale, est fixé à la somme de 11 491 701 385 F. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 43.

M. Robert Vizet. Le groupe communiste vote contre cet article, ainsi que contre les articles 44 et 44 bis, et 45 à 52.

(*L'article 43 est adopté.*)

Articles 44 et 44 bis

M. le président. « Art. 44. - I. - Il est ouvert aux ministres, pour 1990, au titre des mesures nouvelles des opérations définitives des dépenses en capital des comptes d'affectation spéciale, des autorisations de programme s'élevant à la somme de 1 728 000 000 F.

« II. - Il est ouvert aux ministres, pour 1990, au titre des mesures nouvelles des opérations définitives des comptes d'affectation spéciale, des crédits de paiement s'élevant à la somme totale de 947 100 000 F, ainsi répartie :

« - dépenses ordinaires civiles	230 400 000 F.
« - dépenses civiles en capital	716 700 000 F.

« Total	947 100 000 F. »
---------------	------------------

(*Adopté.*)

« Art. 44 bis. - I. - L'article 4 de l'ordonnance n° 59-74 du 7 janvier 1959 portant réforme du régime de l'émission dans les départements de la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique et la Réunion est ainsi rédigé :

« L'institut d'émission des départements d'outre-mer versera chaque année le solde de ses bénéfices nets, après constitution des réserves et des provisions, à un compte spécial du Trésor intitulé : " Actions en faveur du développement des départements d'outre-mer ".

« Cette disposition s'applique à compter de l'exercice comptable 1990.

« II. - Il est créé dans les écritures du Trésor un compte d'affectation spéciale intitulé : " Actions en faveur du développement des départements d'outre-mer ".

« Il retrace :

« - en recettes, le solde des bénéfices nets de l'institut d'émission des départements d'outre-mer, après constitution des réserves et des provisions, produits par les exercices comptables 1990 et suivants ;

« - en dépenses, des versements à des organismes publics de caractère agricole, immobilier ou social ou au budget général. » - (Adopté.)

II. - Opérations à caractère temporaire

Articles 45 à 52

M. le président. « Art. 45. - I. - Le montant des crédits ouverts aux ministres, pour 1990, au titre des services votés des opérations à caractère temporaire des comptes d'affectation spéciale, est fixé à la somme de 247 959 080 F.

« II. - Le montant des découverts applicables, en 1990, aux services votés des comptes de commerce, est fixé à 1 110 000 000 F.

« III. - Le montant des découverts applicables, en 1990, aux services votés des comptes de règlement avec les gouvernements étrangers, est fixé à 308 000 000 F.

« IV. - Le montant des crédits ouverts aux ministres, pour 1990, au titre des services votés des comptes d'avances du Trésor, est fixé à la somme de 207 220 500 000 F.

« V. - Le montant des crédits ouverts aux ministres, pour 1990, au titre des services votés des comptes de prêts, est fixé à la somme de 7 540 000 000 F. » - (Adopté.)

« Art. 46. - Il est ouvert aux ministres, pour 1990, au titre des mesures nouvelles des opérations à caractère temporaire des comptes d'affectation spéciale, des autorisations de programme et des crédits de paiement s'élevant respectivement à 85 000 000 F et à 25 500 000 F. » - (Adopté.)

« Art. 47. - Il est ouvert aux ministres, pour 1990, au titre des mesures nouvelles des comptes de commerce, des autorisations de programme s'élevant à la somme de 80 000 000 F et une autorisation de découvert s'élevant à la somme de 150 000 000 F. » - (Adopté.)

« Art. 48. - Il est ouvert au ministre de l'économie, des finances et du budget, pour 1990, au titre des mesures nouvelles des comptes d'avances du Trésor, des crédits de paiement s'élevant à la somme de 80 000 000 F. » - (Adopté.)

« Art. 49. - Il est ouvert aux ministres, pour 1990, au titre des mesures nouvelles des comptes de prêts, des crédits de paiement s'élevant à la somme de 6 897 000 000 F. » - (Adopté.)

« Art. 50. - Le compte de prêts n° 903-16 intitulé : " Prêt à la Communauté économique européenne " créé par l'article 11 de la loi de finances rectificative pour 1984 (n° 84-1209 du 29 décembre 1984) est clos à la date du 31 décembre 1989. » - (Adopté.)

« Art. 51. - Le compte de règlement avec les gouvernements étrangers n° 905-09 intitulé : " Application de la convention franco-allemande du 4 juillet 1969 relative à l'aménagement du Rhin entre Strasbourg-Kehl et Lauterbourg-Neuburgweier " créé par l'article 77 de la loi de finances pour 1970 (n° 69-1161 du 24 décembre 1969) est clos à la date du 31 décembre 1989. » - (Adopté.)

« Art. 52. - I. - Il est ouvert, pour l'année 1990, dans les écritures du Trésor, un compte de commerce n° 904-21 intitulé : " Opérations industrielles et commerciales des directions départementales de l'équipement. " Il retrace, pour les

départements dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat, les opérations de recettes et dépenses auxquelles donnent lieu les activités industrielles et commerciales effectuées par les directions départementales de l'équipement dans le domaine routier.

« II. - Le ministre chargé de l'équipement est ordonnateur principal des recettes et des dépenses de ce compte de commerce qui rétrace notamment :

« 1° En recettes :

« - le produit des prestations réalisées ;

« - les versements de l'Etat et des autres personnes publiques ;

« - les recettes diverses et accidentelles ;

« 2° En dépenses :

« - les achats de matières premières ;

« - les dépenses de location, entretien et réparations, primes d'assurances ainsi que les dépenses de fonctionnement et d'équipement liées aux activités industrielles et commerciales dans le domaine routier des directions départementales de l'équipement ;

« - les impôts, taxes et versements assimilés ;

« - les charges de personnel ;

« - les charges diverses ou accidentelles.

« III. - Les dispositions des paragraphes I et II s'appliquent dès la signature d'une convention conclue entre le représentant de l'Etat dans le département et le président du conseil général. Ces conventions préciseront les obligations respectives de l'Etat et du département en matière de financement des activités industrielles et commerciales des directions départementales de l'équipement.

« Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités d'application du présent article. » - (Adopté.)

Monsieur le ministre, souhaitez-vous que nous examinions dès maintenant les dispositions du projet de loi concernant le budget annexe des monnaies et médailles ?

M. Michel Charasse, ministre délégué. Monsieur le président, je dois me trouver impérativement au ministère des finances à treize heures, et je ne serai pas en retard. En conséquence, je vous demande de renvoyer la suite de la discussion à cet après-midi.

M. Louis Perrein. Monsieur le ministre, cinq minutes suffiront.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Si ce sont des minutes de coiffeur... (Sourires).

M. Robert Vizet. Allez-y en moto, vous irez plus vite !

M. Roger Chinaud, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, il serait plus sage de renvoyer la suite de nos travaux à quinze heures.

M. le président. Dans ces conditions, nous allons interrompre nos travaux pour les reprendre non à quinze heures, mais à quinze heures quinze.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures quarante-cinq, est reprise à quinze heures vingt, sous la présidence de M. Pierre-Christian Taittinger.)

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

M. le président. La séance est reprise.

4

NOMINATION DE MEMBRES D'ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. Je rappelle que la commission des affaires culturelles a présenté des candidatures pour six organismes extraparlamentaires.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai prévu par l'article 9 du règlement.

En conséquence, ces candidatures sont ratifiées et je proclame :

- M. André Fosset, pour la Société nationale de programme Antenne 2 ;
 - M. Michel Miroudot, pour la société de programme F.R. 3 ;
 - M. Jacques Carat, pour la société de programme Radio-France ;
 - M. Daniel Millaud, pour la Société de radiodiffusion et de télévision pour l'outre-mer ;
 - M. Charles de Cuttoli, pour la société nationale de programme Radio France internationale ;
 - Mme Paulette Briseperrière, pour l'Institut national de l'audiovisuel,
- représentants du Sénat au sein des conseils d'administration de ces différents organismes.

5

CANDIDATURES À UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle que M. le ministre chargé des relations avec le Parlement a demandé au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation de ses deux représentants au sein de la commission consultative pour la production de carburants de substitution.

La commission des affaires économiques et du Plan propose les candidatures de MM. Rémi Herment et Philippe François.

Ces candidatures ont été affichées. Elles seront ratifiées si la présidence ne reçoit pas d'opposition dans le délai d'une heure prévu par l'article 9 du règlement.

6

LOI DE FINANCES POUR 1990

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. Nous poursuivons la discussion du projet de loi de finances pour 1990.

Budget annexe des monnaies et médailles

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le budget annexe des monnaies et médailles.

La parole est à M. le ministre.

M. Michel Charasse, ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, ce budget annexe pourrait fort bien être présenté par mon collègue et ami M. le ministre d'Etat, qui vient de nous rejoindre, puisque les monnaies et médailles lui sont rattachées et je le remercie de me laisser le soin de vous le présenter.

Je remercie aussi, pour le travail effectué sur ce budget annexe, votre commission des finances, en particulier M. Perrin, rapporteur spécial.

Les comptes du budget annexe des monnaies et médailles témoignent d'une activité dynamique en 1988 et 1989. Les efforts commerciaux et les actions de redéploiement seront poursuivis l'an prochain.

En 1988, la monnaie a enregistré plus de 20 millions de francs de recettes d'exploitation supplémentaires par rapport à celles qui étaient inscrites dans la loi de finances initiale.

Ce résultat concrétise le bien-fondé des réorientations commerciales mises en œuvre depuis plusieurs années et notamment l'édition de produits aux perspectives de vente satisfai-

santes, sans abandonner le haut niveau de qualité qui caractérise les productions et la recherche de débouchés nouveaux à l'exportation.

Au cours de l'année 1988, la Monnaie a également mené à bien la mise au point de la fabrication de la nouvelle pièce de 10 francs « génie de la Bastille », selon une technique purement française. Cela devrait accroître ses capacités à l'exportation.

L'année 1989 prolonge et amplifie ces tendances : le chiffre d'affaires sera probablement supérieur d'environ 130 millions de francs aux estimations de la loi de finances initiale.

Si l'on excepte l'effet de la cession au Trésor des pièces de monnaie de collection de la série olympique, l'augmentation du chiffre d'affaires provient de succès commerciaux de produits du secteur concurrentiel : hausse de plus de 15 p. 100 des ventes de médailles et de bronzes d'art par rapport à l'année précédente ; réussite du lancement de la série de pièces de monnaie de collection célébrant les jeux Olympiques d'Alberville en 1992 ; obtention d'un marché de fabrication de 250 millions de pièces courantes pour l'Uruguay ; enfin, vente de près de 170 000 enveloppes premier jour comportant une petite médaille célébrant le bicentenaire de la Révolution française.

Avec environ 16 millions de francs d'exportation, le secteur des médailles a confirmé son implantation au Japon ; la Monnaie de Paris est présente dans trois grands magasins de Tokyo et dans une galerie de vente de Taïwan.

Deux collections de bijoux en or et en argent à base de médailles ont été lancées ainsi qu'une collection en bronze et passementerie.

En ce qui concerne les pièces olympiques, la Monnaie a réussi à se constituer un réseau international de distribution en remplacement de son revendeur unique pour l'étranger. Cela lui permet tout à la fois d'abaisser ses prix de vente au détail et d'augmenter sa marge bénéficiaire.

Les ventes olympiques pour l'année 1989 se situeront probablement à hauteur de 30 000 pièces de 500 francs en or et de 130 000 pièces de 100 francs en argent.

Dans d'autres domaines, la Monnaie a émis des pièces de collection célébrant le centenaire de la tour Eiffel et le troisième centenaire de la naissance de Montesquieu.

Au cours de cette année, la Monnaie aura fabriqué la première partie de l'importante commande de pièces de monnaie courantes étrangères dont j'ai déjà parlé, ainsi que 30 millions de flans bicolores pour le compte du Portugal.

Le musée de la Monnaie, inauguré à l'automne de l'année dernière, a vu son affluence s'accroître régulièrement et va prochainement entrer dans le réseau constitué par l'association Paris-Musée.

Toutes ces orientations seront poursuivies en 1990.

En ce qui concerne les fabrications monétaires courantes, la poursuite du remplacement de la pièce de 10 francs « Mathieu » constituera la plus grande part du programme de frappe. Le remplacement complet, très attendu par les usagers, devrait donc pouvoir intervenir dans le courant de l'année 1991.

S'agissant des commandes monétaires étrangères, le solde de la série uruguayenne sera fabriqué. J'espère que la Monnaie obtiendra une commande - la négociation est en cours - avec des autorités monétaires africaines.

Le magasin de la rue Guénégaud à Paris sera transformé afin de mieux mettre en valeur les produits haut de gamme.

Une nouvelle agence de publicité a été choisie pour les médailles, sculptures et bijoux. Une campagne de communication accompagnera les événements des prochaines semaines : inauguration du nouveau décor de la station de métro Pont-Neuf - La Monnaie ; ouverture, au printemps, du magasin du passage du Carrousel, sous la pyramide du Louvre ; lancement de nouveaux produits et participation de la Monnaie aux grandes manifestations professionnelles.

En matière de numismatique, l'année prochaine verra la sortie de quatre nouvelles pièces olympiques. En conséquence, le budget de la Monnaie participera au financement des jeux Olympiques d'Alberville à hauteur d'environ 18 millions de francs ; il le fera, dès cette année, à concurrence de 8 millions de francs.

En outre, la Monnaie éditera une pièce « Charlemagne », première d'une série européenne comprenant également Descartes et Jean Monnet. L'originalité de ces pièces sera leur

valeur faciale libellée à la fois en francs et en ECU. Cette première numismatique devrait assurer un grand succès à ces pièces.

Ainsi, monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, le budget proposé pour la Monnaie est un budget d'expansion et de redéploiement. Il implique le plein emploi des capacités de production des établissements de Paris et de Pessac et la poursuite du recentrage des productions commerciales sur des articles procurant une marge bénéficiaire suffisante.

Je vous remercie d'encourager, par votre vote, la poursuite des efforts de modernisation engagés avec succès par la Monnaie. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Louis Perrein, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Je me garderai bien, monsieur le ministre, de reprendre tout ce que vous avez dit si excellemment.

Je vous invite, mes chers collègues, à prendre connaissance de mon rapport écrit. Par conséquent, je me bornerai à formuler quelques brèves considérations.

Le budget annexe des monnaies et médailles est effectivement, depuis quelques années, en forte croissance. Depuis qu'en 1988 la décision a été prise de fabriquer une nouvelle pièce de 10 francs bicolore, les ateliers tournent à plein régime. Cela explique, avec d'autres facteurs que nous allons examiner, que les dépenses de la Monnaie devraient croître, en 1990, de près de 17 p. 100.

Les recettes sont aussi en forte progression. Mais elles dépendront, pour beaucoup, d'un marché qui est difficile.

La Monnaie de Paris frappe les pièces qui sont en circulation sur le territoire français : 580 millions de francs de pièces seront produites en 1990 ; plus de 250 millions seront des pièces de 10 francs bicolores. Le programme de frappe est constitué aussi par la fabrication de pièces de 100 francs.

L'essentiel des recettes provient de ces deux pièces. Toutefois, si celle de 10 francs est bien reçue par le public, la circulation de la pièce de 100 francs reste limitée et problématique malgré la publicité qui en est faite. Nos concitoyens ne sont pas habitués à se servir d'une pièce d'une valeur aussi importante. Les efforts de diffusion qui ont été déployés ne portent leurs fruits que très progressivement. Peut-être faudrait-il, monsieur le ministre, envisager la création d'une pièce de 20 ou de 50 francs intermédiaire entre celles de 10 et de 100 francs.

Les travaux de la Monnaie sont réputés pour leur qualité artistique et technique. Pendant longtemps, néanmoins, cette qualité n'a pas été suffisamment connue. Je note avec beaucoup de satisfaction qu'un effort de diffusion est entrepris, tant en France qu'à l'étranger.

En effet, il faut avoir présent à l'esprit que les médailles et pièces de collection conçues dans les ateliers de la Monnaie sont vendues sur le marché français et à l'étranger comme tout produit, et supportent donc une forte concurrence.

De ce point de vue, le budget 1990 prenant en compte les résultats satisfaisants de 1989 est construit sur des hypothèses plus optimistes que dans le passé.

Dans le domaine des médailles, un effort de prospection important est fait, non seulement en France, mais aussi à l'étranger ; des résultats très encourageants ont été obtenus au Japon - vous l'avez souligné, monsieur le ministre.

En France, le remplacement du marché des médailles du travail est en cours. Un nouveau catalogue a été édité et de nombreux points de vente sont ouverts. Nous souhaitons que ce développement se poursuive. Plus de 11 p. 100 des recettes devraient provenir, en 1990, des médailles.

Sur le secteur des monnaies de collection reposent aussi de grands espoirs. Près de 17 p. 100 des recettes de 1990 devraient être apportées par ces fabrications. Pour la première fois, des pièces de forte valeur faciale en or et en platine seront diffusées. Elles seront consacrées à Charlemagne. Le programme olympique comprend également des pièces de 500 francs et un grand nombre de pièces de 100 francs.

Sur trois ans, le programme de dix pièces consacrées aux disciplines d'hiver va illustrer les Jeux d'Alberville. La diffusion, commencée en 1989, va se développer en 1990. Le résultat de l'an prochain sera fondamental pour l'équilibre du budget de la Monnaie.

Celle-ci consent donc un grand effort dans le domaine des pièces de collection. C'est une très heureuse initiative, qui suppose un choix judicieux des thèmes et une bonne diffusion.

Mes chers collègues, les ateliers de la Monnaie ont donc beaucoup travaillé ces derniers mois. La place des productions vendues dans le domaine concurrentiel devrait s'accroître. Un effort d'informatisation et de rationalisation est en cours ; il doit améliorer la productivité des établissements, qui est importante, puisque, bien que des emplois aient été supprimés, la qualité du travail est toujours plus grande.

Un effort de communication a également été entrepris, avec l'ouverture du musée monétaire - je vous invite, mes chers collègues, à le visiter - et diverses manifestations artistiques, notamment théâtrales. Les dépenses de publicité et de relations publiques sont en forte croissance ; je les crois tout à fait utiles.

Un versement de 20 millions de francs, contre 12 millions de francs en 1989, est prévu en faveur du Trésor. Les bons résultats des années précédentes justifient ce mouvement de crédits.

Nous souhaitons beaucoup que la grande tradition de la Monnaie, alliée à des méthodes commerciales modernes, contribue à faire connaître la qualité du travail français.

La très forte progression du budget qui, entre 1988 et 1990, sera pratiquement passé de 800 millions à 1 milliard de francs reflète l'effort entrepris.

La commission des finances a adopté ce budget à l'unanimité et vous recommande, mes chers collègues, de le voter. (*Applaudissements.*)

M. le président. Nous allons procéder à l'examen et au vote des crédits concernant le budget annexe des monnaies et médailles et figurant aux articles 41 et 42 du projet de loi.

Services votés

M. le président. « Crédits : 814 727 320 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits inscrits à l'article 41.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

Mesures nouvelles

M. le président. « I. - Autorisations de programme : 22 790 000 francs.

« II. - Crédits : 179 544 790 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les autorisations de programme inscrites au paragraphe I et les crédits inscrits au paragraphe II de l'article 42.

(*Ces autorisations de programme et ces crédits sont adoptés.*)

M. le président. Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant le budget annexe des monnaies et médailles.

Budget annexe de l'Imprimerie nationale

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le budget annexe de l'Imprimerie nationale.

La parole est à M. le ministre.

M. Michel Charasse, ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget. Monsieur le président, je voudrais d'abord remercier le rapporteur spécial, M. Collard, et l'ensemble des membres de la commission des finances pour le travail qu'ils ont accompli.

Le projet de budget annexe de l'Imprimerie nationale qui vous est présenté pour l'année 1990 s'établit, hors opération exceptionnelle, à 1 912 millions de francs, soit une augmentation de 8,8 p. 100 par rapport aux prévisions budgétaires arrêtées pour 1989. Si l'on inclut l'opération de construction d'un troisième établissement, le budget annexe s'élève, en fait, à 1 997 millions de francs, soit une augmentation de 12,5 p. 100.

Ce budget équilibré s'efforce d'apprécier de façon aussi réaliste que possible les recettes et les dépenses, et prépare l'avenir en dotant l'établissement des moyens qui lui permettront d'affronter la concurrence, tant française qu'euro-péenne, en 1993.

La progression du chiffre d'affaires est principalement due à une forte croissance de l'annuaire, dont le volume augmente de plus de 10 p. 100, tandis que se généralise la deuxième couleur dans les pages jaunes.

En dehors de ce produit, essentiel pour l'Imprimerie nationale puisqu'il représente près d'un tiers de son chiffre d'affaires, il est prévu une augmentation plus modérée des recettes provenant des autres administrations. Une hausse en volume pourra être constatée grâce aux efforts entrepris par l'Imprimerie nationale pour rechercher de nouveaux produits à forte valeur ajoutée, tels que la liasse recommandée de la poste.

Enfin, l'évaluation des recettes d'exploitation tient compte de l'incidence, en 1990, d'une hausse des prix des papiers, qui s'est poursuivie pendant près de dix-huit mois, même si les indices les plus récents laissent entrevoir leur relative stabilisation.

L'accroissement de l'activité de l'établissement national n'est rendu possible que par un effort de compétitivité.

Il y parvient, d'abord, en utilisant au mieux les équipements dont il dispose déjà. C'est ainsi que les rotatives qui impriment l'annuaire seront progressivement exploitées par quatre équipes.

Mais l'Imprimerie nationale a aussi besoin d'accroître ses investissements et c'est le sens des demandes de crédits qui vous sont présentées à ce titre. Ainsi, 105 millions de francs seront-ils consacrés à l'achat de nouveaux matériels dans tous les secteurs de production, soit 12 millions de francs de plus qu'en 1989.

S'y ajouteront 65 millions de francs en crédits de paiement pour la construction d'un troisième centre, de production capable de recevoir les rotatives les plus modernes. Cet établissement sera implanté sur la zone industrielle d'Evry, à Bondoufle, et les travaux commenceront dans le courant du premier semestre 1990. Il s'agit évidemment d'une opération exceptionnelle ; c'est pourquoi, d'ailleurs, le projet de budget prévoit de la préfinancer par un prélèvement, également exceptionnel, sur le fonds de roulement. En contrepartie, l'établissement d'Etat libérera, en 1991, une annexe de 4 600 mètres carrés de terrain, que j'ai prévu d'utiliser pour la construction de logements sociaux.

Je tiens à rassurer cependant les élus parisiens : l'établissement du XV^e arrondissement continuera son activité, mais il se spécialisera dans la composition et les travaux d'impression aux tirages plus limités mais à forte valeur ajoutée. Toutes les fonctions administratives et commerciales y resteront, d'ailleurs, concentrées, et il demeurera le gardien d'un patrimoine typographique, qui fera l'objet d'un réaménagement et sera mieux mis en valeur.

Je tiens à rassurer également les élus du département du Nord : l'établissement de Douai restera un centre de production moderne, accueillant, lui aussi, les rotatives de la nouvelle génération.

Tout en maintenant ses traditions de haute qualité, notamment sa tradition typographique - permettez-moi, à ce propos, de saluer l'édition de quelques ouvrages récents : *Sols de Saint-Marc de Venise*, d'André Bruyère, *Mozart, les grands opéras*, *le Songe d'un habitant du Mogol*, de Jean de La Fontaine, *les Droits de l'homme*, de Christian Biet - tout en maintenant ses traditions, disais-je, l'Imprimerie nationale se tourne résolument vers l'avenir. C'est le sens de la recherche de nouveaux produits d'imprimerie.

Sans préjuger ce que sera la réglementation des marchés publics à l'horizon européen de 1993, l'établissement national se prépare à affronter la concurrence sur ses marchés actuels et à conquérir de nouveaux clients si l'opportunité lui en est offerte.

Je souhaite naturellement que l'Imprimerie nationale réussisse pleinement dans cette voie, qui conjugue réalisme et efficacité, et je vous demande, mesdames, messieurs les sénateurs, d'approuver le projet de budget annexe qui vous est présenté.

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

M. Henri Collard, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de budget de l'Imprimerie nationale pour 1990 confirme le redressement du chiffre d'affaires attendu depuis 1989. Cette évolution traduit les efforts consacrés, au cours des trois dernières années, à la modernisation et à l'efficacité de l'outil de production, ainsi que l'accroissement de la compétitivité de l'établissement national, comme le montre la création d'un troisième établissement.

Vous priant, mes chers collègues, de vous reporter à mon rapport écrit pour connaître les détails de ce projet de budget pour 1990, j'en exposerai simplement les principaux aspects.

Le montant prévisible des recettes s'établit à 1 912 millions de francs, soit une augmentation de 8,8 p. 100 par rapport à 1989, les recettes s'élevant alors à 1 757 millions de francs. Cette évolution résulte essentiellement d'une prévision d'augmentation des prix mondiaux du papier.

Les recettes de l'Imprimerie nationale proviennent à 98 p. 100 des ventes des produits finis. L'annuaire téléphonique représente un tiers des recettes : 570 millions de francs prévus en 1990. Leur forte progression par rapport à 1989 est essentiellement due à une prévision d'augmentation d'environ 20 p. 100 du nombre d'annuaires. La production de 1989 s'élève à 28 millions d'annuaires « grand format » et 9 millions d'annuaires « petit format ».

Les impressions pour le compte des particuliers représentent des sommes beaucoup plus modestes : moins de 5 p. 100 des produits, soit environ 75 millions de francs. A ce titre, l'Imprimerie nationale a réalisé des produits pour certains Etats d'Afrique et pour certaines associations ou organismes français, tels que les agendas du Crédit foncier et certaines reliures pour l'Académie française. Des efforts sont faits et doivent être encore accentués pour mieux vendre ces productions.

Les dépenses s'élèvent à 1 912 millions de francs, les dépenses d'exploitation représentant 96 p. 100 de ce total. Elles sont constituées essentiellement par les achats et les frais de personnel.

Au titre des achats, notons l'acquisition, en 1989, de 83 000 tonnes de papier, le tonnage croissant d'environ 5 p. 100 chaque année. Il faut également tenir compte de l'augmentation du prix du papier.

Par ailleurs, environ 30 p. 100 des achats sont consacrés aux sous-traitants. En effet, près de 350 entreprises travaillent pour l'Imprimerie nationale, représentant un chiffre d'affaires de 500 millions de francs par an.

Les dépenses de personnel s'élèvent à 433 millions de francs ; elles seront en augmentation de 4,1 p. 100 en 1990, ce qui traduit l'arrivée à terme du plan social, avec le départ, en trois ans, de 373 agents - c'est un chiffre important dont nous reparlerons dans un instant - ainsi que les revalorisations annuelles des traitements et salaires.

En 1989, en effet, en contrepartie de quarante-trois suppressions d'emplois, dont trente-cinq départs en retraite, l'établissement a accueilli vingt-cinq agents provenant de l'ancien laboratoire des alcools de Ris-Orangis et procédé à de nouveaux recrutements.

Il est nécessaire d'assurer une formation de qualité à ces personnels non qualifiés, venant d'horizons différents. La mise en œuvre de la troisième unité de production à Evry devrait, nous semble-t-il, nécessiter l'embauche de personnel plus jeune et plus qualifié.

Au total, les effectifs dans les deux établissements de Paris et de Douai sont actuellement d'environ 2 200 personnes : 1 700 ouvriers et 500 fonctionnaires.

Les dépenses d'investissement sont en forte augmentation, passant, en autorisations de programme, de 92 millions de francs en 1989 à 211 millions de francs en 1990, et, en crédits de paiement, de 132 millions de francs en 1989 à 220 millions de francs en 1990.

Ces chiffres traduisent la poursuite de l'effort d'équipement et de modernisation des établissements nationaux de Paris et de Douai, ainsi que la reconduction, pour la quatrième année consécutive, du prélèvement sur le fonds de roulement de l'établissement au profit du Trésor - M. le ministre ayant indiqué à l'instant que cette mesure était exceptionnelle, et j'espère donc que ce sera la dernière

année - d'un montant estimé à 50 millions de francs en 1990, après avoir été de 40 millions de francs en 1988 et en 1989 et de 15 millions de francs en 1987. Ce prélèvement réduit d'autant la marge de manœuvre de l'Imprimerie nationale.

Ces chiffres traduisent, enfin, la mise en chantier d'un troisième établissement à Evry, afin de répondre à la demande de la clientèle, de faire face à l'évolution des technologies et de desservir l'établissement parisien.

Cette unité sera construite - M. le ministre l'a indiqué tout à l'heure - sur un terrain de sept hectares compris dans une zone industrielle d'Evry, à proximité des axes routiers et ferroviaires. Les travaux pourraient être terminés en 1991. L'estimation est d'environ 125 millions de francs, financés en partie par la vente au ministère de l'économie et des finances d'un terrain situé rue du Capitaine-Ménard, à Paris. Cette unité sera équipée de cinq rotatives, et devrait employer 130 personnes.

En conclusion, plusieurs observations s'imposent.

La première concerne le prélèvement effectué pour la quatrième année consécutive. Il est de 50 millions de francs cette année et réduit la marge d'autofinancement de l'établissement. Il semblerait préférable de le diminuer voire de le supprimer, et d'augmenter encore les investissements, ce qui améliorerait la productivité. Vous avez indiqué, monsieur le ministre, que tel était également votre sentiment et je vous en remercie.

La deuxième sera pour dire que la commission des finances et son rapporteur se félicitent de la part relativement importante de la sous-traitance - elle reflète, il est vrai, le besoin d'équipement - dont doit continuer à bénéficier l'Imprimerie nationale pour répondre quantitativement et qualitativement à l'augmentation croissante des commandes.

Ma troisième observation vise la création d'un troisième établissement de l'Imprimerie nationale hors Paris, qui fait disparaître de la capitale la dernière unité de production lourde...

M. Michel Charasse, ministre délégué. En partie.

M. Henri Collard, rapporteur spécial. Oui, en partie seulement, puisque, monsieur le ministre, vous nous avez dit que l'administration et certaines productions seraient maintenues. Or, l'essentiel est bien, en effet, de maintenir à Paris la partie administrative et certaines petites productions.

M. Michel Charasse, ministre délégué. Et les traditions !

M. Henri Collard, rapporteur spécial. Tout à fait !

Ma quatrième observation portera sur la célébration du bicentenaire de la Révolution, qui a été l'occasion de mettre à profit la réputation de l'Imprimerie nationale, et de promouvoir la haute qualité de ses ouvrages. Toutefois, la part trop faible des ventes des produits d'édition révèle une nette insuffisance de la commercialisation. La commission des finances souhaite que l'Imprimerie nationale développe, à l'avenir, ses productions et ses ventes de produits d'édition.

Ma dernière observation sera la suivante : se pose la question de l'évolution future de l'établissement sous un statut juridique différent.

En effet, la bonne santé actuelle de l'Imprimerie nationale me conduit, monsieur le ministre, à vous interroger sur l'éventuelle possibilité de transformer cet établissement en un véritable établissement public national, afin de donner à l'Imprimerie nationale un statut mieux adapté à la réalité économique et commerciale de cette entreprise.

Sous réserve de ces quelques observations et questions, la commission des finances a décidé d'adopter le projet de budget pour 1990 de l'Imprimerie nationale, et propose au Sénat d'émettre un vote dans le même sens.

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

M. Robert Vizet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, *a priori*, le budget annexe de l'Imprimerie nationale pour 1990, avec ses 12 p. 100 d'augmentation par rapport au précédent budget initial, aurait pu donner motif à satisfaction, si nous nous en étions tenus à une lecture sommaire de sa présentation.

Telles ne sont pas nos habitudes. Aussi, en observant de plus près les lignes budgétaires, force nous est de constater que nous sommes loin du compte et que l'effort consenti ser-

vira des orientations politiques muries de longue date, plutôt que le confort des moyens de fonctionnement de l'établissement et le rattrapage de la perte du pouvoir d'achat de ses salariés depuis 1982.

En effet, un prélèvement de 65 millions de francs, effectué sur le fonds de roulement au titre du financement de l'implantation de la production lourde de l'établissement public hors Paris va abaisser le taux de progression à 8,8 p. 100. De surcroît, il convient de retenir le prélèvement prévu au profit de l'Etat, qui, en 1990, s'élèvera à 50 millions de francs.

Bien entendu, les orientations économiques et politiques de ce projet de budget ne nous échappent pas. Elles visent, avant tout, à extirper hors de la capitale toute substance ouvrière. L'Imprimerie nationale en était le dernier bastion, et c'est vous, monsieur le ministre, malgré votre déclaration, qui aurez le triste privilège d'en être venu à bout.

Vous évoquez les difficultés de circulation engendrées par les camions de livraison pour étoffer votre argumentation. Certes, ces raisons auraient pu être retenues, mais d'autres solutions pouvaient être apportées. La commission ouvrière de l'établissement avait d'ailleurs émis force propositions en matière de sites d'accueil.

Ces choix présentaient l'avantage de maintenir dans Paris un savoir-faire transmis et enrichi par cinq siècles d'expérience, ainsi qu'une tradition de luttes sociales que le Paris des affairistes de 1993 ne peut admettre.

Nous prenons acte de votre volonté d'utiliser les sols « libérés » rue du Capitaine-Ménard - leur superficie est de 4 600 mètres carrés - à la construction de logements sociaux destinés aux agents du ministère des finances. Nous nous félicitons de l'intérêt que vous leur témoignez ! Dans la situation économique et sociale que nous connaissons, ce n'est pas si souvent que les agents de la fonction publique sont l'objet de la sollicitude du Gouvernement. On le remarque d'autant plus !

La future unité de l'Imprimerie nationale de Evry-Bondoufle devrait donc axer ses activités dans la production des annuaires téléphoniques dont la fabrication était, jusqu'ici, maîtrisée dans le département du Nord. Ces transferts de production nous conduisent tout naturellement, monsieur le ministre, à vous interroger sur le devenir de l'unité de Douai, et, par voie de conséquence, sur celui des 784 salariés, tous statuts confondus, qui y sont dénombrés. Vous avez affirmé dans votre propos liminaire que les intérêts de ces travailleurs et, par conséquent, le fonctionnement de l'unité de Douai, ne seraient pas mis en cause. Je maintiens néanmoins ma remarque.

La recherche de la rentabilité effrénée qui domine les orientations budgétaires des services publics - et celui de l'Imprimerie nationale n'y échappe pas - permet d'étayer toutes les craintes, à l'approche de la réglementation des marchés publics de l'imprimerie de 1993.

Dans le déferlement des batailles de marchés, qu'en sera-t-il de la maintenance et de la transmission d'un savoir-faire prestigieux qui a fait la renommée de l'établissement d'Etat ? Le secteur orientaliste et celui de la fabrication des poinçons en sont deux fleurons. Que deviendra ce haut lieu des graveurs de caractères ?

Vous nous dites, monsieur le ministre, que la production parisienne devrait se spécialiser dans la composition et les travaux d'impression aux tirages plus limités et à forte valeur ajoutée. C'est vague et inquiétant à la fois !

L'application de telles orientations a toujours desservi les établissements publics, et les investissements d'Etat dans l'achat de matériels performants ne sont plus la garantie d'une volonté de développer voire de maintenir l'appareil productif des entreprises publiques. Ce ne sont pas les exemples qui manquent.

Ainsi comment ne pas être inquiet quand on considère par exemple que l'unité de Bondoufle ne devrait retenir que quelque 103 postes sur les 1 305 de l'établissement de Paris. J'ajoute que le total des effectifs actuels de Douai et de Paris est de 2 089 salariés, tous statuts confondus. Or, dans vos propositions, le compte n'y est pas !

Même en incluant l'arrivée des vingt-cinq agents des entrepôts des alcools de Ris-Orangis - ils devront être formés aux métiers de l'imprimerie, ce qui n'est pas une petite affaire - et en retenant l'achèvement de ce que vous appelez le « plan social », il semble bien que nous ayons motifs à préoccupations.

Mais il faut aussi tenir compte du fait que la pyramide des âges exige de dégager rapidement des mesures qui ne figurent, hélas ! pas dans ce projet de budget. Le départ de vingt-sept ouvriers qualifiés pour 1990 met lui aussi en avant cette exigence d'une façon plus évidente encore.

Enfin, des conditions de travail axées sur une productivité toujours plus accrue témoignent de la volonté de rentabiliser jusqu'aux limites de l'impossible les machines et les hommes. Ce processus a toujours nui aux missions des entreprises publiques et aux intérêts des agents qui en assurent le fonctionnement.

Par conséquent, compte tenu des orientations économiques et politiques qui dominent ce projet de budget, le groupe communiste du Sénat ne peut accepter de le voter et, par conséquent, s'abstiendra. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. Nous allons procéder à l'examen et au vote des crédits concernant le budget annexe de l'Imprimerie nationale et figurant aux articles 41 et 42 du projet de loi.

Services votés

M. le président. « Crédits : 1 696 556 589 francs. »

M. Louis Perrein. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Louis Perrein. Mes chers collègues, rassurez-vous, je me bornerai à présenter une observation quelque peu réjouissante.

Lorsqu'on vous a demandé, voilà quelques années, des crédits pour le Minitel, on vous a dit que l'annuaire papier perdrait de son importance. Or, une lecture attentive du rapport permet de constater que ce n'est pas du tout le cas !

Je veux dire par là, mes chers collègues, qu'il nous faut être très réservés dans nos certitudes !

M. Michel Charasse, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Michel Charasse, ministre délégué. J'assume pleinement ce qui a pu être dit et fait à l'époque, d'autant plus que le ministre concerné devait être M. Louis Mexandeau ! Par ailleurs, je note que les certitudes de l'ancien rapporteur spécial du budget annexe des postes et télécommunications n'ont pas varié. (*Sourires.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix les crédits inscrits à l'article 41.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

Mesures nouvelles

M. le président. « I. - Autorisations de programme : 211 100 000 francs.

« II. - Crédits : 280 443 411 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les autorisations de programme inscrites au paragraphe I et les crédits inscrits au paragraphe II de l'article 42.

(*Ces autorisations de programme et ces crédits sont adoptés.*)

M. le président. Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant le budget annexe de l'Imprimerie nationale.

Economie, finances et budget

II. - SERVICES FINANCIERS (ET CONSOMMATION)

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'économie, des finances et du budget : II. - Services financiers (et consommation).

La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. Pierre Bérégovoy, ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, je tiens, tout d'abord, à remercier M. Manet pour son rapport précis et objectif.

L'an dernier, le budget des services financiers était un budget de transition. Nous vous proposons, pour 1990, un budget qui sera la première étape d'une politique à moyen terme de modernisation du ministère des finances, d'adaptation des missions à l'environnement économique, de réforme des structures internes et de remobilisation des agents.

Au-delà des revendications purement salariales, le récent conflit des agents des finances a appelé l'attention sur la nécessaire modernisation des services. Cette préoccupation était la nôtre avant même que ce conflit ne se développe dans les conditions que l'on sait et le projet de budget pour 1990 en tient compte.

Contrairement à ce qui a été dit, le dialogue avec les syndicats n'a jamais été interrompu. De mai à octobre, j'ai présidé avec mon collègue M. Michel Charasse quatre réunions avec les organisations syndicales, et j'en ai encore présidé une ce matin.

Après plus de trente heures de négociations, les réunions n'ont pas abouti à un accord. En effet, une négociation réussie suppose un bon compromis. Les positions maximalistes de certains syndicats mettant plus directement en cause la politique européenne du Gouvernement ou sa politique économique n'ont pas permis d'y parvenir.

Je l'ai vivement déploré, mais je ne crois pas utile de m'attarder sur le passé. C'est l'avenir qui m'intéresse, comme il intéresse - je le crois - le pays et les agents du ministère des finances. Dans cet esprit, nous avons défini plusieurs orientations.

D'abord - c'est une évidence - il nous faut poursuivre activement l'informatisation des services, mais en favorisant une informatique plus légère et décentralisée, comme cela a été fait dans les services extérieurs du Trésor.

Je souhaite mener aussi avec le ministre délégué une réflexion sur les missions du ministère et sur son organisation hiérarchique.

Depuis plusieurs décennies, le ministère de l'économie, des finances et du budget a très largement contribué à moderniser notre économie. Plus récemment, les contrôles des prix, du crédit et des changes ont été supprimés. Enfin, l'ultime mesure relative au contrôle des changes sera prise dans les prochains mois.

Les marchés financiers ont été rénovés et la loi du 2 août 1989, qui réorganise la Commission des opérations de bourse et régleme les offres publiques d'achat, allège la tutelle directe de l'Etat. Par ailleurs, la réforme du code des assurances - dont le Sénat a débattu voilà peu - est très largement engagée. De plus, nous devons adapter notre fiscalité à l'évolution de la construction européenne.

Il importe donc aujourd'hui de tirer les conséquences de cette évolution sur les missions de l'administration. Des réorganisations semblent indispensables. Elles devront être abordées avec confiance et dans un esprit de dialogue.

Nous n'entendons rien imposer et nous engagerons la concertation sur ces évolutions indispensables.

Nous devons aussi réfléchir aux méthodes de commandement au sein du ministère. Nous souhaitons davantage déconcentrer les responsabilités. Cela suppose la mise en place d'indicateurs de résultats et de procédures de recours qui permettent d'assurer le suivi du travail et de régler les conflits qui peuvent toujours apparaître dans une société vivante.

Nous entendons, par ailleurs, mieux former les personnels d'encadrement aux méthodes modernes de gestion. La compétence ne peut se limiter à la technicité. L'aptitude à la gestion des hommes, l'aptitude à savoir les entendre avant qu'il ne soit trop tard et l'aptitude à la gestion des moyens seront davantage prises en compte dans l'évolution des carrières.

Enfin, le conflit a mis en lumière la nécessité de rénover les modes de fonctionnement du dialogue social. La concertation au sommet entre les ministres et les fédérations syndicales ou entre les directeurs et les syndicats nationaux ne peut être suffisante. Le dialogue social doit se nouer à tous les niveaux, notamment sur le terrain. Mais pour qu'il soit fructueux, voire possible, il est nécessaire de décentraliser notre administration autant qu'il est possible. La déconcent-

tration des compétences et de la gestion des moyens, en personnel et en équipements, sera recherchée au travers d'une concertation avec les syndicats.

Dans toutes les directions - cela s'est déjà fait, notamment à l'Imprimerie nationale - des projets de services seront établis grâce à une concertation entre les directeurs et les organisations syndicales. Bien entendu, ces projets de services seront soumis à l'appréciation des ministres et à leur accord. Mais c'est dans ce cadre-là, par un dialogue qui peut durer un certain temps, de façon « verticale », que nous allons essayer d'associer le mieux possible l'ensemble du personnel, représenté par ses délégués syndicaux, à cette modernisation des services.

Dans le même temps, j'ai demandé à un inspecteur général des finances d'accomplir une mission que je qualifierai d'« horizontale ». Il devra, en effet, déterminer, après avoir auditionné non seulement les directeurs mais aussi les fédérations syndicales, les réformes qu'il nous faudra entreprendre tant en matière de dialogue social que de relations hiérarchiques et de communication interne entre le sommet et la base ; lorsque je parle du sommet, je parle non seulement des ministres, mais aussi des directeurs. Il devra également réfléchir à des problèmes de formation.

La question de la mobilité des personnels sera, elle aussi, examinée. Combien de fois ai-je regretté, comme ministre, avant 1986, et comme député, entre 1986 et 1988, que l'appartenance à une administration, comme la D.G.I. ou les services extérieurs du Trésor, par exemple, entraîne un certain blocage sur le terrain !

Bien entendu, il va falloir modifier, sur ce point, l'état d'esprit non seulement des directeurs, mais aussi, plus généralement, de l'ensemble du personnel ; ainsi, un agent des impôts désirent bénéficier d'une promotion pourra avoir à se déplacer à Nevers ou à Bergerac, par exemple, où un poste sera disponible.

Telles sont les questions sur lesquelles j'attends une réflexion rapide ; il faut que les éléments justes et profonds qui nous ont été révélés par ce conflit des agents des finances - outre les surenchères inhérentes à ce genre de conflits - trouvent leur solution dans les semaines ou les mois qui viennent.

Comment se traduisent les orientations que je viens de vous décrire dans les grandes masses du projet du budget des services financiers pour 1990 ? Vous connaissez déjà les principaux chiffres.

Le projet de budget s'élève, en crédits de paiement, à 38 006 milliards de francs, progressant ainsi de 4,89 p. 100 par rapport au budget de 1989.

Les dépenses de personnel, qui représentent 79 p. 100 des dépenses totales, augmentent de 5,23 p. 100.

Les dépenses de fonctionnement courant et de matériel augmentent de 9 p. 100, contre 4,25 p. 100 en 1989. Cette progression sensible résulte de la volonté non seulement de mettre à la disposition des services des crédits supplémentaires de fonctionnement courant et de petit équipement, mais aussi de développer les moyens de la formation professionnelle.

Les dépenses d'informatique et de bureautique sont en progression de 21 millions de francs par rapport aux crédits accordés en 1989. L'évolution réelle est de 31 p. 100 par rapport au budget précédent, si l'on tient compte des véritables mesures nouvelles, au-delà de l'amélioration de ce qui existait.

Les dépenses d'équipement, exprimées en autorisations de programme, sont en légère régression : 570,8 millions de francs contre 605 millions de francs en 1989.

Mais, en réalité, ce montant doit être comparé à l'évolution des années antérieures : 552 millions de francs en 1988 et 605 millions de francs en 1989. Le chiffre de 1990 reste donc voisin de la moyenne des deux dernières années. C'est la marque d'un effort soutenu et important en faveur de la rénovation du patrimoine immobilier des services du ministère des finances.

Le montant des crédits de paiement, qui avait augmenté considérablement en 1989 - 492 millions de francs contre 231 millions de francs en 1988 - se stabilise à 495 millions de francs, en tenant compte du calendrier de réalisation des opérations en cours et du rythme d'engagement des autorisations de programme.

Les dépenses d'intervention du titre IV progressent de 3,7 p. 100 pour s'établir à 420 millions de francs contre 405 millions de francs en 1989. Cette augmentation reflète la politique du Gouvernement en faveur des aides aux organisations de consommateurs et du développement de la participation au fonds d'ingénierie.

Derrière ces chiffres, toujours un peu fastidieux à lire et sans doute non moins fastidieux à entendre, trois actions prioritaires se dégagent.

La première priorité réside dans la nécessité, dans certaines directions, de procéder à une pause dans la réduction des effectifs, afin de faire le point sur la situation réelle de chaque service local avant toute nouvelle décision. C'est le cas à la direction générale des impôts, à la direction de la comptabilité publique et à la direction de la concurrence et de la répression des fraudes.

Alors que plus de 6 200 emplois avaient été supprimés sans concertation entre 1986 et 1988, nous avons réduit les effectifs de seulement 1 106 emplois dans le budget de 1989, soit 0,61 p. 100 des effectifs, en fonction de l'évolution des missions des services. Pourtant, ces problèmes de l'emploi - vous le savez d'ailleurs - ont été au cœur du récent conflit.

En 1990, les suppressions d'emploi seront limitées à 630, soit 0,35 p. 100 des effectifs budgétaires du ministère. Elles concernent la direction générale des douanes - moins 383 emplois - afin de tenir compte des adaptations nécessaires dictées par l'échéance européenne du 1^{er} janvier 1993. Comme mon ami Michel Charasse l'avait indiqué voilà un an, la mobilité opérationnelle des services douaniers se développe parallèlement, en particulier grâce à un parc automobile et à un réseau de transmissions renforcées.

Nous souhaitons, dans tous les services, notamment dans ceux des douanes, mettre à la disposition de ce personnel de qualité des moyens efficaces d'action. Les douaniers mènent une action essentielle contre les trafiquants de drogue, d'armes et de capitaux. Nous souhaitons leur donner les moyens de développer encore cette action déjà jugée efficace par vous tous.

Les suppressions d'emploi touchent également l'administration centrale, dont les effectifs diminueront de 144 emplois. Pour être très franc, je trouve l'administration centrale quelque peu « obèse ». Elle devra retrouver une « ligne » (*Sourires*) compatible avec la modernisation souhaitée du ministère de l'économie, des finances et du budget. Il est donc important d'alléger les services centraux, non seulement à cette fin, mais aussi pour permettre une déconcentration progressive du pouvoir administratif, lequel doit se rapprocher des citoyens. En un mot comme en cent, il faut un peu moins de monde dans l'administration centrale et un peu plus sur le terrain, ce terrain que vous connaissez bien, mesdames, messieurs les sénateurs, et où il vous arrive de regretter, à titre individuel, la faiblesse des effectifs.

Au cours des négociations que nous avons menées avec les fédérations syndicales, il a été décidé, afin de répondre aux besoins résultant des tâches nouvelles confiées aux directions, d'ouvrir 250 emplois en gestion 1990 : 100 emplois à la direction générale des impôts, pour gérer l'impôt de solidarité sur la fortune, 100 emplois à la direction générale des douanes - cela compense en partie ceux que nous avons supprimés - pour renforcer la lutte contre la drogue et le trafic des capitaux et 50 emplois à la comptabilité publique pour gérer le recouvrement de certaines taxes d'urbanisme. Ces ouvertures feront l'objet d'une régularisation ultérieure.

La deuxième priorité concerne l'amélioration du cadre de travail des agents. Le projet de budget, je le répète, marque une progression très importante des dépenses de fonctionnement courant.

Cet effort se traduira notamment par 217 millions de francs pour les besoins de la vie administrative courante - acquisition de mobilier, entretien des locaux, documentation et fournitures - 570 millions de francs en autorisations de programme nouvelles pour les rénovations d'immeubles et les constructions neuves et 10,5 millions de francs pour des dépenses liées à l'hygiène et à la sécurité.

La troisième priorité tient au renforcement de la formation et à la valorisation de la technicité. L'action de modernisation des services s'accompagne d'un développement de la formation continue, afin de permettre une meilleure adaptation des agents à leur emploi et à l'évolution des méthodes de travail.

En 1990, l'effort portera de façon prioritaire, d'une part, sur le redéploiement, au profit de la formation continue, de la partie des moyens de formation initiale rendue disponible par la diminution des recrutements, et, d'autre part, sur l'inscription de 10 millions de francs de crédits nouveaux pour renforcer les crédits d'enseignement et les moyens de formation à la disposition des services.

Parallèlement, dans le plan pluriannuel de promotion annoncé, le projet de budget pour 1990 prévoit la transformation de 5 620 emplois, permettant d'accroître la qualification offerte aux agents tout en adaptant la structure fonctionnelle des emplois aux nouvelles techniques bureautiques et aux missions des services. Il nous faudra d'ailleurs déconcentrer la formation pour que les transformations d'emploi puissent être accomplies dans les meilleures conditions possibles.

Mesdames, messieurs les sénateurs, telles sont les orientations que nous vous proposons de mettre en œuvre au sein de l'administration des finances.

Mais, au-delà des mesures budgétaires, il me paraît nécessaire de réhabiliter le rôle de l'Etat et des missions des agents des finances. Ceux-ci exercent une tâche difficile dont l'utilité n'est pas à démontrer. J'ai conscience qu'ils ont souvent très mal ressenti un discours parfois aveugle contre le service public, comme si leur action n'était pas jugée indispensable.

Je dis sans gravité, mais avec sérieux, que cela doit nous donner à réfléchir. Les élus locaux - j'en suis un - connaissent bien la qualité, le dévouement et parfois même l'impétuosité des agents des finances. Nous savons le rôle qu'ils jouent auprès des collectivités locales. Certains d'entre vous se sont d'ailleurs faits les interprètes de leurs revendications, jugeant parfois que nous n'allions pas assez vite.

Les mesures prises, que retrace le projet de budget pour 1990, complétées comme il a été indiqué - on en trouvera trace dans d'autres débats - répondent à leur attente et - du moins je le souhaite - à leur besoin de considération.

Je suis convaincu que ces mesures contribueront à moderniser l'administration des finances et à améliorer le concours qu'elle apporte aux collectivités locales, à l'Etat, aux entreprises comme à l'ensemble des citoyens.

Je sais que le Sénat, dans sa grande sagesse, est sensible à toutes ces préoccupations ; je souhaite qu'il le manifeste de façon concrète, en approuvant ce projet de budget (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur certaines travées de l'union centriste.*)

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

M. Michel Manet, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le budget des services financiers pour 1990 s'établit à 38 milliards de francs en crédits de paiement, ce qui représente, une progression de 4,89 p. 100 par rapport à 1989, soit un taux inférieur au taux moyen de progression des dépenses définitives du budget général, qui est, je le rappelle, de 5,3 p. 100.

Ce budget, qui se situe au septième rang parmi les budgets civils relevant du budget général et qui représente 3,12 p. 100 du total des charges dites définitives de l'Etat, apparaît donc comme un budget dont la progression reste exemplaire au regard de celle de la moyenne des autres budgets.

L'examen de ce budget me conduit à poser deux questions que j'aborderai successivement. Comment ce budget respecte-t-il les normes globales d'évolution des masses budgétaires ? Quelles sont les priorités qui ont été retenues pour 1990 ?

Je commencerai par répondre à la première question.

Les dépenses de fonctionnement du titre III progressent de 4,96 p. 100 et les dépenses d'intervention de 3,61 p. 100.

Avec de tels taux de progression, le budget des services financiers reste donc, comme les années précédentes, exemplaire.

Le ministre d'Etat et le ministre délégué montrent donc, avec leur budget propre, l'exemple à suivre et le rapporteur spécial de la commission des finances se félicite d'une telle modération.

Certes, l'évolution des dépenses varie selon leur nature. Ainsi, les dépenses de personnel augmentent de 5,2 p. 100 tandis que les dépenses de fonctionnement courant progressent de plus de 8 p. 100 et que les dépenses consacrées à l'informatique et à la bureautique s'accroissent de 1,6 p. 100.

Mais, sur ce dernier point, il convient de rappeler que ces dépenses d'informatique ont connu une progression spectaculaire au cours des dernières années, en passant de 398 millions de francs en 1982 à 1 175 millions de francs en 1990, soit un quadruplement qui témoigne bien de l'effort considérable de modernisation et de productivité entrepris en ce domaine. Il était donc normal, une fois le gros de l'effort réalisé, que cette dotation se maintienne à ce niveau, au demeurant fort élevé puisque le ministère des finances conserve, et de loin, le premier budget informatique de l'Etat.

Les crédits d'équipement se maintiennent dans la moyenne des deux années précédentes.

L'évolution des dépenses varie aussi selon les services et certains d'entre eux voient leurs crédits progresser moins vite que d'autres.

Ainsi, les crédits de l'administration centrale, qui s'étaient accrus de 7 p. 100 en 1989 pour répondre notamment à la nécessité de faire face aux dépenses nouvelles résultant du déménagement du ministère des finances à Bercy, ne progressent plus que de 2,7 p. 100 en 1990.

De même, les crédits de l'I.N.S.E.E., après avoir progressé de 13 p. 100 en 1989 en raison de la montée en charge des crédits destinés au recensement de la population de 1990, ne s'accroissent que de 6 p. 100 en 1990. Ce dernier chiffre reste toutefois à un niveau très satisfaisant, d'autant que le collectif pour 1989 prévoit l'inscription d'une mesure très importante de près de 500 millions de francs au titre du recensement de la population.

Par ailleurs, les crédits destinés à la Cour des comptes et aux chambres régionales des comptes sont en forte diminution, près de 21 p. 100. Mais je vous rassure très vite, mes chers collègues, cette diminution est à imputer uniquement aux crédits de paiement qui, compte tenu de l'existence de reports de crédits très importants en 1989, n'ont été que faiblement ajustés en 1990.

Les moyens de fonctionnement de la Cour des comptes et des chambres régionales des comptes progressent, en revanche, de 7,2 p. 100.

D'autres services voient de même leurs crédits progresser faiblement. C'est notamment le cas du service de l'expansion économique. Cela tient non pas à une évolution à la baisse de ses missions, mais plutôt à l'évolution désormais plus favorable des effets de change.

S'agissant, enfin, des trois grandes directions financières - direction générale des impôts, services extérieurs du Trésor et douane - la progression de leurs crédits est satisfaisante et varie dans une fourchette comprise entre 4 p. 100 pour la douane et un peu plus de 6 p. 100 pour la direction générale des impôts.

Cette évolution différenciée des dépenses s'appliquera en 1990 particulièrement aux variations des effectifs budgétaires.

C'est d'ailleurs une des principales nouveautés de ce budget.

Au titre de la réduction interministérielle des effectifs de la fonction publique, le budget des services financiers ne supprime que 703 emplois et en crée 73, soit une réduction nette de 0,3 p. 100, au lieu de la réduction de 1,5 p. 100 appliquée aux autres ministères.

Cet effort de réduction d'emplois reste donc très inférieur à la norme interministérielle de 1,5 p. 100.

Chacun comprendra que cette évolution n'est pas étrangère au conflit qui a secoué le ministère des finances au cours des derniers mois, conflit d'une ampleur qui n'avait jamais été connue depuis plus de quarante ans.

Sur ce point, la commission des finances a souhaité obtenir des éclaircissements de votre part, monsieur le ministre. Où en est ce conflit ? Comment expliquer sa si longue durée ? A-t-on une idée du montant des recettes perdues ? Comment sera financé, en 1990, le coût des mesures salariales accordées aux agents des finances puisque aucun crédit n'est actuellement prévu à cet effet ?

Ainsi, ce projet de budget ne prévoit aucune suppression d'emploi dans les services fiscaux, dans les services de la comptabilité publique et dans les services de la consommation et de la concurrence. Pour ces derniers, l'absence de suppressions d'emplois peut paraître discutable dans la mesure où les missions de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes se sont fortement réduites au cours des dernières années du fait de la suppression du contrôle des prix.

En revanche, la douane rend 383 emplois sur un total de 20 500 emplois, soit 1,8 p. 100.

L'administration centrale réduit aussi ses effectifs - 144 postes - l'I.N.S.E.E. perd 105 emplois et la Cour des comptes 6 emplois dont 3 de magistrat.

S'agissant de la douane, la commission des finances a souhaité connaître votre position, monsieur le ministre, sur les conséquences, en termes d'effectifs, de l'Acte unique européen ; qui doit conduire à une suppression des frontières en 1993. Ne faut-il pas prévoir un plan de redéploiement des agents plus rapide ? Que font, à cet égard, nos partenaires européens ? Certaines informations font état d'un plan de suppression de 1 500 à 2 000 emplois jusqu'en 1993.

Enfin, en ce qui concerne la Cour des comptes, la commission des finances a tenu à rappeler que cette juridiction apportait au Parlement un concours précieux dans le cadre de sa mission de contrôle des deniers publics. Aussi souhaitait-elle que les suppressions d'emplois y soient effectuées avec le plus grand discernement.

La commission des finances a cependant apprécié la création de soixante emplois dans les chambres régionales des comptes afin, notamment, de permettre la mise en place d'une chambre territoriale en Nouvelle-Calédonie. De même, elle a apprécié la création de cinquante emplois à l'I.N.S.E.E., qui apporte un concours de plus en plus précieux à nos collectivités locales en matière d'information économique et statistique.

L'absence de suppressions d'emplois dans les services fiscaux et de recouvrement est de nature à renforcer le recouvrement des recettes et la conduite du contrôle fiscal.

Le taux net de recouvrement des impôts directs à la fin de l'année qui suit l'émission des rôles est passé de 97,28 p. 100 en 1986, à 97,55 p. 100 en 1987 et à 97,80 p. 100 en 1988.

De même, le contrôle fiscal ne connaît pas de fléchissement. Le nombre de contrôles sur place, qui oscillait entre 40 500 et 45 500 de 1981 à 1985, est passé à plus de 48 000 au cours des dernières années.

Le montant des droits rappelés est passé de 7,6 milliards de francs en 1981 à plus de 18 milliards de francs en 1987 et à plus de 19 milliards de francs en 1988.

Les résultats du contrôle sur pièces, qui s'est beaucoup développé à partir de 1985, s'élèvent, en 1988, à 14 milliards de francs, soit 9 p. 100 de plus qu'en 1987.

Il convient également de féliciter la douane pour les remarquables succès remportés par ses agents dans la lutte contre les trafics de capitaux et de stupéfiants. Les quantités de drogue saisies en 1988 progressent de 66 p. 100 par rapport à 1987. Les saisies effectuées en 1988 auraient représenté, sur le marché clandestin, une somme de 1 milliard de francs.

J'en viens maintenant, mes chers collègues, aux priorités retenues dans ce projet de budget.

Tout d'abord, comme les années précédentes, une priorité essentielle concerne l'action soutenue et volontariste de formation des agents et d'amélioration de leur qualification. C'est ainsi que, cette année encore, les crédits consacrés à la formation continue s'accroîtront de près de 11 millions de francs et permettront une meilleure adaptation des agents à l'évolution de leur emploi, de leur environnement administratif et des méthodes modernes de gestion.

Dans le même esprit, le projet de budget prévoit la transformation de 5 600 emplois, ce qui permettra de répondre à l'exigence de requalification des personnels tout en adaptant la structure fonctionnelle des emplois aux nouvelles méthodes de travail. De même, un plan de promotion d'une grande ampleur a été décidé. Il permettra, d'ici à 1992, de supprimer la catégorie D ainsi que les groupes III et III bis de la catégorie C. Au total, 27 000 promotions sont prévues sur cette période. A son terme, au ministère des finances, aucun traitement ne sera inférieur à 6 500 francs.

La deuxième priorité concerne les crédits de fonctionnement courant et de matériel, qui augmentent de près de 9 p. 100, soit plus de 200 millions de francs de mesures nouvelles.

Ces crédits concernent les besoins de la vie administrative courante tels que l'acquisition de mobilier, l'entretien et la rénovation des locaux - il y en a bien besoin - la documentation, le téléphone, les frais de déplacement et l'entretien immobilier. Ils participent au développement d'une administration moderne et à l'amélioration des relations avec les administrés, domaine dans lequel il reste encore à faire.

Ces crédits sont concentrés essentiellement sur les grandes directions financières du ministère : direction générale des impôts, comptabilité publique et douane.

Enfin, une enveloppe de 570 millions de francs d'autorisations de programme nouvelles est prévue pour la rénovation des locaux ainsi que pour les constructions nouvelles. A cet égard, un crédit de 10,5 millions de francs est réservé à des travaux d'hygiène et de sécurité.

S'agissant des nouveaux locaux de l'administration centrale à Bercy, dont j'ai pu effectuer une brève visite avec l'un de vos collaborateurs, monsieur le ministre d'Etat, je rappellerai que le coût des travaux des nouveaux bâtiments s'est, en définitive, élevé à 3 390 millions de francs, valeur juin 1984, soit un dépassement de 5 p. 100 seulement par rapport aux prévisions initiales. C'est très bien.

Toutefois, la commission des finances s'est demandé si ce coût comprenait le montant des dossiers contentieux remis par les entreprises ayant participé aux travaux et, dans cette hypothèse, elle souhaiterait savoir pour quel montant. S'agit-il du coût des indemnités contentieuses réclamées par les entreprises ou de celui qui a été accepté par les pouvoirs publics ?

La première impression que m'a laissée ce nouveau bâtiment est plutôt favorable. Les bureaux m'ont paru d'un bon confort et, surtout, d'une grande fonctionnalité. Les agents y semblent bien installés et assez heureux, compte tenu des circonstances du moment. L'équipement informatique est à la pointe des progrès technologiques ; il s'agit du projet S.C.R.I.B.E. - système de communication et de réseaux informatiques et bureautiques évolutifs. Mais la commission des finances s'est inquiétée de l'état d'avancement des travaux de desserte routière de Bercy ainsi que des capacités d'accueil des parcs de stationnement.

J'en viens maintenant, avant de conclure, aux deux articles rattachés 70 bis et 70 ter.

Le premier vise à permettre l'intégration d'une indemnité de risque dans les pensions des agents des douanes affectés à la surveillance par similitude avec la situation des autres personnels bénéficiaires de cette indemnité, notamment les militaires, les policiers et les gendarmes.

Le second fait suite à un amendement de la commission des finances de l'Assemblée nationale et vise à obtenir du ministre du budget une meilleure information, lors de la loi de règlement, en ce qui concerne les mouvements de crédits intervenus sur les chapitres de rémunérations et de matériels.

Ces deux articles rattachés ont recueilli l'accord de la commission des finances du Sénat, qui s'est interrogée toutefois sur le coût de la mesure en faveur des pensions des douaniers. Peut-être pourrez-vous, monsieur le ministre, apporter au Sénat quelques éléments d'information sur ce point ?

Au terme de cet examen, quelques observations doivent être présentées en forme de conclusion.

Dans la lutte engagée contre la fraude et pour l'équité sociale, le renouvellement des méthodes, notamment pour les services fiscaux, la vérification de groupes et le contrôle coordonné pour les entreprises multinationales, mais aussi l'adaptation du contrôle à la réalité des petites entreprises doivent rester des impératifs permanents.

Le projet de budget des services financiers pour 1990 traduit bien cette volonté du Gouvernement. Il permettra, en outre, de renforcer l'efficacité de l'administration financière en poursuivant la modernisation de ses méthodes.

Certes, la réduction des effectifs sera, cette année, fortement tempérée par l'absence de suppressions d'emplois dans les services fiscaux et de recouvrement. Mais le temps semble peut-être venu de reconsidérer les modalités de mise en œuvre des plans de réduction d'effectifs aux finances.

Une double orientation me semble devoir être poursuivie en procédant, d'une part, à une redéfinition des tâches des administrations financières - l'informatique peut vous être, sur ce plan, d'un grand secours - et, d'autre part, à l'avenir, à des suppressions d'emplois aussi sélectives que possible. La norme de 1,5 p. 100 pour tout le monde est peut-être une méthode administrative pratique, mais elle a prouvé ses limites.

Je ne doute pas, monsieur le ministre d'Etat, que cet effort d'imagination sera mené à son terme ; il sera en tout cas certainement facilité par le haut niveau de compétence et de responsabilité des personnels des finances, qui, en pleine évolution professionnelle, assument souvent des tâches difficiles

avec un souci constant de la qualité de leurs travaux et du maintien de l'intérêt public. Chacun d'entre nous, ici, en est convaincu.

Qu'il me soit permis ici, en mon nom propre, au nom de la commission des finances et, j'en suis sûr, au nom de l'ensemble de cette assemblée, de leur témoigner la haute estime dans laquelle le pays les tient.

Dans ces conditions, votre commission des finances vous propose d'adopter ce budget ainsi que les articles 70 bis et 70 ter rattachés. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Louis Minetti, en remplacement de M. Henri Bangou, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, pour la consommation et la concurrence. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, je dois tout d'abord vous indiquer que je présente, cette année, l'avis de la commission des affaires économiques et du Plan sur les crédits budgétaires de la concurrence et de la consommation au lieu et place de mon ami Henri Bangou.

En effet - il est facile de le comprendre - la catastrophe qui a frappé le département de la Guadeloupe, dont il est l'élu, à la suite du passage du cyclone Hugo en est la raison directe.

J'ai donc le redoutable honneur de le remplacer, alors que ma compétence sur ces questions ne peut en rien prétendre égaler la sienne. Je vous demande de vouloir bien excuser mon inexpérience.

Le budget prévu au titre de la consommation pour l'exercice 1990 s'élève à 250,80 millions de francs pour les dépenses ordinaires. Pour les investissements, il atteint 22,50 millions de francs en autorisations de programme et 24,14 millions en crédits de paiement. Hors rémunération du personnel, le pourcentage d'augmentation globale s'établit donc à 8 p. 100 par rapport à 1989.

Les affectations traduisent les priorités d'action du secrétariat d'Etat. Elles concernent, tout d'abord, l'accroissement des moyens fournis au mouvement consommériste au travers de l'Institut national de la consommation, qui, avec l'accord de son personnel, devrait changer de statut et être transformé en établissement public industriel et commercial au cours de l'année 1990.

Ce changement de statut m'inquiéterait s'il devait se traduire par un désengagement de l'Etat à l'égard de cette institution. Mais il paraît devoir s'effectuer dans des conditions financières satisfaisantes.

En effet, en 1990, les subventions à l'I.N.C. devraient atteindre 45,20 millions de francs, soit une progression de 22 p. 100 par rapport à 1989, année où cette dotation avait enregistré une régression en francs constants par rapport à 1988. Il faut cependant souligner que, toujours en francs constants, cette subvention se révèle juste supérieure à celle de 1987 et demeure inférieure à celle de 1986.

Par ailleurs, les aides aux organisations de consommateurs et les actions concertées en matière de consommation atteignent 52,80 millions de francs contre 41 millions de francs en 1989, soit une augmentation de 28,8 p. 100. Cependant, là encore, en francs constants, cette augmentation flatteuse traduit simplement une compensation des baisses constatées depuis 1986.

Au total, les crédits destinés au mouvement consommateur passeront de 78 millions de francs, en 1989, à 98 millions de francs en 1990, soit une augmentation de 25 p. 100.

Cette évolution marque la reprise de l'action publique dans un domaine où elle s'était quelque peu érodée ces dernières années. Il demeure, toutefois, éminemment souhaitable que le mouvement ainsi amorcé soit poursuivi par les prochaines lois de finances.

Il est en effet nécessaire de conforter les organisations consomméristes pour leur permettre de faire face à l'ouverture du grand Marché unique européen, qui va renforcer l'influence des règles et des intérêts du libéralisme économique sur l'ensemble de la vie sociale.

Votre rapporteur pour avis avait déjà mentionné, l'année dernière, les réserves personnelles que lui inspirait cet objectif de la politique gouvernementale.

Indépendamment de ces réticences d'ordre philosophique, que je partage entièrement, il n'apparaît pas acceptable que le Marché unique se réalise au détriment des droits des consommateurs. Les pouvoirs publics doivent donc rester vigilants et mettre en œuvre les moyens adaptés permettant d'éviter une telle conséquence.

Votre projet de budget pour 1990, monsieur le ministre d'Etat, semble s'orienter dans la bonne direction. Encore faut-il que ce cap soit maintenu dans les années à venir pour pouvoir obtenir des résultats probants.

Deux autres caractéristiques de ce projet de budget peuvent être relevées avec satisfaction.

Tout d'abord, sur l'ensemble des aides devant être versées aux associations de consommateurs en 1990, il est prévu de réserver 3 millions de francs pour rembourser de leurs frais les militants locaux qui représentent ces associations dans les différentes instances de leurs régions.

Cette indemnisation s'appliquera, par exemple, aux dépenses qu'ils peuvent être amenés à engager pour leur participation aux travaux des comités départementaux de la consommation ainsi qu'aux futures commissions départementales d'examen des situations de surendettement.

Cette évolution ne peut être qu'approuvée, car elle ne remet pas en cause le bénévolat. Elle évite que la participation à une mission de service public ne soit financée par des associations privées ou par les simples particuliers que sont les militants consuméristes.

Par ailleurs, le maintien, pour 1990, à 3 278 personnes des effectifs de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes doit être souligné, car cette administration a connu d'importantes diminutions d'emplois au cours des dernières années.

En outre, pour l'exercice écoulé, trois points qui conditionnent nombre des évolutions à venir me paraissent devoir être tout particulièrement évoqués.

La sécurité domestique est le premier d'entre eux. On oublie trop souvent que, chaque année, les accidents domestiques provoquent 22 000 décès et 440 000 hospitalisations. Leur coût, pour la seule sécurité sociale, avoisine 20 milliards de francs. Les enfants - plus de 700 morts par an - et les personnes âgées en sont les premières victimes. Ce phénomène cause deux fois plus de victimes que les accidents de la route, mais reste trop souvent méconnu et insuffisamment prévenu.

La campagne de sensibilisation, engagée sur l'initiative du secrétariat à la consommation en novembre 1988 et en mai 1989, présente l'avantage de rappeler l'importance de ce risque et d'inciter les Français à prendre davantage de précautions en ce domaine. Il serait toutefois intéressant de savoir quels effets concrets peut avoir une telle opération médiatique, et quels sont les moyens qui ont été prévus et mis en place pour en dresser le bilan et en apprécier la portée.

Par ailleurs, j'apprécierais de connaître quelles sont les actions qui sont envisagées en 1990 pour poursuivre l'information de la population sur ces sujets.

Un autre élément d'importance me paraît être le rapport présenté par M. Brault, contrôleur d'Etat, sous l'intitulé « Pour un second souffle du mouvement consommateur ».

Certaines des propositions contenues dans ce document ont déjà connu un début d'exécution puisque le secrétaire d'Etat à la consommation a donné son accord à la création d'un fonds commun de financement, qui aura pour vocation d'assurer la répartition de tous les concours des pouvoirs publics aux associations de consommateurs agréées, ce fonds devant être géré par lesdites associations.

Je ne détaillerai pas l'ensemble des appréciations et des conclusions figurant dans ce rapport, dont mon propre rapport écrit effectue une présentation de synthèse.

Je souhaiterais simplement connaître l'opinion du Gouvernement sur les suggestions avancées par M. Brault pour doter les associations de consommateurs de moyens financiers nouveaux et accrus.

Quelles sont les observations que suscite, notamment, l'idée de lier le calcul des subventions aux produits de la T.V.A. ou d'élargir aux dons versés aux associations de consommateurs le bénéfice de certaines déductions fiscales ?

Enfin, le troisième et dernier point d'importance que je souhaite évoquer résulte de la proximité des échéances fixées pour l'instauration du Marché unique. Il apparaît quelque

peu regrettable, en effet, pour les raisons déjà exposées, que le droit communautaire assurant la protection du consommateur ne soit pas plus développé. Certes, les efforts engagés au cours de l'année 1989 par les présidences espagnole et française ne sont pas négligeables, mais les résultats restent encore limités. Il est donc à craindre que les consommateurs ne puissent jouer le rôle qui devrait pouvoir être le leur dans le futur marché européen unifié, et cette perspective présente un caractère inquiétant.

Toutefois, il faut convenir que le dispositif législatif et réglementaire français est l'un des plus complets qui existe en Europe. Les deux projets de loi présentés au Parlement en 1989 devraient d'ailleurs permettre d'en poursuivre l'amélioration.

La situation regrettable du droit communautaire en la matière ne doit donc pas occulter celle, somme toute appréciable, de notre droit national.

Cette raison et les augmentations sensibles de la dotation budgétaire orientées vers le renforcement du mouvement consommériste ont donc conduit la commission des affaires économiques et du Plan, qui en cela a suivi l'opinion de son rapporteur, à décider de s'en remettre à la sagesse du Sénat pour ce qui concerne le vote sur les crédits de la concurrence et de la consommation inscrits dans le projet de loi de finances pour 1990. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. William Chervy. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, mon intervention sera axée sur les crédits du secrétariat d'Etat à la consommation inscrits dans le budget des services financiers du ministère de l'économie, des finances et du budget.

La sphère de la consommation s'élargit sans cesse dans un monde où la compétition économique est très vive. Elle occupe une place croissante dans la vie quotidienne des individus dont elle influence très largement le mode de vie. Le consommateur reste encore aujourd'hui, dans la vie économique, le maillon le plus fragile du fait de son isolement et de la faiblesse des moyens dont dispose le mouvement consommateur face au producteur.

Voilà un an, Mme Neiertz, secrétaire d'Etat à la consommation, nous avait présenté un budget de rééquilibrage en faveur du mouvement des consommateurs, avec une augmentation des crédits en faveur des associations de 25 p. 100 - alors que les budgets 1987 et 1988 étaient tombés à 32 millions de francs contre 38 millions de francs en 1986 - rééquilibrage en faveur d'une politique très active de la concurrence, rééquilibrage, enfin, en faveur des moyens de la direction de la consommation, de la concurrence et de la répression des fraudes.

Le budget 1989 représentait donc, avec une augmentation de 7 p. 100, une rupture avec les budgets précédents. Cette année, le montant des crédits budgétaires consacrés au secteur de la concurrence et de la consommation, hors crédits relatifs à la rémunération des personnels, s'élève à 274 millions de francs, soit une augmentation globale de 8 p. 100.

Ces crédits vont permettre de dégager les priorités suivantes.

Tout d'abord, un accroissement des moyens du mouvement consommateur. En effet, ils passent de 78 millions de francs à 98 millions de francs, soit une augmentation de plus de 25 p. 100. Parmi les différentes dotations, on note une revalorisation de 8 millions de francs de la subvention versée à l'I.N.C., soit plus de 22 p. 100, ce qui doit permettre à cet institut de poursuivre ses actions d'information à l'adresse des consommateurs et surtout de développer les essais comparatifs.

L'enveloppe totale accordée à cet organisme sera de 45 millions de francs, ce qui crée les conditions de sa transformation, à terme, en établissement public industriel et commercial.

L'accroissement des moyens du mouvement consommateur va permettre aussi la création d'un fonds commun de consommateurs chargé de répartir les crédits publics entre les différentes associations et, enfin, le dédommagement des militants locaux des associations de consommateurs de leur participation aux comités départementaux de la consommation, ainsi qu'aux futures commissions départementales d'examen des situations de surendettement. Cette mesure préfigure l'élaboration d'un statut de l'élu associatif.

Le consommateur constitue également un enjeu de taille dans la préparation de l'Europe de 1993.

La deuxième priorité de ce budget est de permettre une adaptation des services de l'Etat à la réalisation du Marché unique.

En effet, un effort important est tout d'abord consenti pour les dépenses d'investissement des services. En particulier, 22,5 millions de francs - soit une augmentation de 50 p. 100 - permettront d'assurer la modernisation des laboratoires chargés du contrôle de la qualité des produits. Cette somme servira également à l'unification géographique des services départementaux de la répression des fraudes, de la concurrence et de la consommation.

Des moyens de fonctionnement supplémentaires seront également affectés aux contrôles sur le terrain - prélèvements d'échantillons et rajeunissement du parc automobile - ainsi qu'au développement de la formation du personnel.

Vouloir construire une Europe sociale, une Europe des citoyens passe nécessairement par le respect et la prise en compte des acquis des consommateurs en veillant à la mise en place d'une législation européenne ne s'alignant pas sur la législation minimum en vigueur dans la Communauté, mais choisissant comme références les législations les plus développées ; 320 millions de consommateurs sont concernés par des décisions concrètes qui auront des conséquences directes sur leur vie quotidienne.

Nous nous félicitons que, sous la présidence de Mme Neiertz, secrétaire d'Etat à la consommation, d'importants progrès aient été enregistrés dans la voie de la relance de la politique communautaire en faveur des consommateurs. Le conseil des ministres européen de la consommation a adopté une résolution fixant de nouvelles priorités pour les trois ans à venir, à savoir l'intégration de la politique de consommation dans les autres politiques communautaires, l'amélioration de la représentation des consommateurs au niveau européen, une politique de qualité et de sécurité des produits et des services, enfin l'accès à la justice.

Cette évolution marque, comme l'a déclaré Mme le secrétaire d'Etat à la consommation, « un véritable réveil » de la politique communautaire en faveur des consommateurs et une préfiguration du conseil européen de la consommation.

Le conseil a en outre examiné deux directives, le 9 novembre : l'une sur la sécurité des produits, qui permettra d'adopter une législation faisant obligation aux fournisseurs de ne mettre sur le marché que des produits sûrs - l'adoption de cette directive devrait contribuer à renforcer la confiance du consommateur dans la réalisation du marché unique ; l'autre, relative aux voyages à forfait, qui doit permettre de fournir aux consommateurs des garanties minimales et harmonisées dans chacun des pays de la Communauté.

C'est un bon budget que vous nous présentez, monsieur le ministre d'Etat. Il prépare l'avenir et marque la volonté du Gouvernement de construire une Europe qui ne soit pas seulement celle des marchands, mais qui soit également celle des consommateurs. Le groupe socialiste le votera. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. Pierre Bérégovoy, ministre d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Pierre Bérégovoy, ministre d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais tout d'abord remercier MM. Minetti et Chervy pour la qualité de leurs exposés. L'un et l'autre ont montré une parfaite connaissance du dossier de la consommation.

Mme Neiertz, retenue à l'Assemblée nationale pour la discussion du projet de loi relatif au surendettement des familles, m'a chargé de vous exprimer ses regrets, lesquels seront d'autant plus grands que je lui dirai la qualité de vos interventions.

Vous avez, messieurs, parfaitement décrit le projet de budget de la consommation. Il traduit en réalité deux efforts et une démarche.

Le premier effort est accompli en faveur du mouvement des consommateurs, le second en faveur de l'administration. Ainsi des moyens seront mis à la disposition de l'administration pour lui permettre de remplir sa mission. Enfin, la démarche, à propos de laquelle vous avez d'ailleurs été très éloquent, vise à mieux adapter les instituts de la consommation à la dimension européenne.

S'agissant du mouvement des consommateurs, quels sont les objectifs qu'a définis Mme Neiertz ?

En premier lieu, il s'agit de mieux reconnaître le rôle des organisations - M. Minetti en a parlé - de concilier leur pluralisme, donc leur diversité, avec un maximum d'efficacité, et de mieux responsabiliser le mouvement des consommateurs, mouvement dont nous avons besoin.

Les responsabilités que j'ai en matière de lutte contre l'inflation ne peuvent pas être assurées sans un puissant mouvement de consommateurs. Il faut donc responsabiliser celui-ci et lui accorder le maximum d'autonomie et d'indépendance.

Comme M. Minetti l'a rappelé, nous proposons de faire passer les crédits destinés au mouvement des consommateurs de 78 millions de francs à 98 millions de francs. Je prends l'engagement qu'une revalorisation équivalente sera assurée en 1991. Autrement dit, de 1988 à 1991, les crédits auront presque doublé, passant de 69 millions de francs à 118 millions de francs.

La subvention versée à l'institut national de la consommation va passer de 337 millions à 45 millions de francs - cela a déjà été dit. Vous avez également évoqué le fonds commun géré par les associations elles-mêmes.

M. Manet a évoqué les moyens de l'administration en relevant que les effectifs de la direction de la consommation et de la répression des fraudes demeuraient stables.

Il est vrai, que le contrôle des prix n'existant plus, on peut s'interroger. La vérité c'est que les quelque 3 000 agents qui travaillent à la direction de la consommation doivent nous épauler dans l'action que nous menons en faveur de la concurrence et nous aider à mieux connaître - ce qui est très utile pour le ministre de l'économie, croyez-moi - la réalité des mouvements des prix et des circuits de distribution. Enfin, il leur revient de réprimer les atteintes à la concurrence et les fraudes. C'est dans cet esprit que nous entendons moderniser les laboratoires, accélérer la fusion des services. Bref, il s'agit d'une direction indispensable.

Vous avez évoqué l'évolution du statut juridique de l'I.N.C. - l'institut national de la consommation - qui va passer du statut d'établissement public administratif à celui d'établissement public industriel et commercial, statut qui nous semble, à Mme Véronique Neiertz et à moi-même, mieux adapté à l'évolution des actions de cet institut.

M. Minetti a beaucoup insisté sur la nécessité d'adapter les moyens de notre ministère à l'évolution du marché intérieur européen. Je dois dire que la réponse à ce souci a été en partie fournie par M. Chervy, qui s'est en quelque sorte substitué à moi-même - ce dont je le remercie - pour énumérer les actions qui ont été engagées par Mme Véronique Neiertz et qui vont se révéler positives.

Je relèverai notamment une avancée en ce qui concerne la représentation des consommateurs dans les organisations communautaires. Je reconnais que cela ne suffit pas encore, et Mme Neiertz aurait pu dire à M. Minetti qu'elle était entièrement d'accord avec lui.

En effet, il ne faudrait pas que, en France, soient conduites par l'Etat des actions favorables aux consommateurs et au développement de la concurrence, et que ce mouvement ne soit pas suivi ailleurs. Au fond, nous souhaitons inciter la Communauté et les gouvernements des autres Etats membres à aller dans le même sens que nous.

Nous souhaitons aussi que les décisions qui sont prises à Bruxelles soient le résultat d'une concertation réelle avec les organisations de consommateurs.

Je tiens donc à rassurer MM. Chervy et Minetti : cet aspect de leurs deux discours a été très bien entendu.

M. le rapporteur nous a demandé ce que nous comptons faire dans le domaine de la sécurité domestique. C'est un problème auquel, vous le savez, nous attachons une grande importance. Après la campagne de sensibilisation que nous avons entreprise l'an dernier, une nouvelle campagne sera lancée au premier semestre de 1990, qui sera essentiellement orientée vers la prévention en matière d'accidents domestiques.

Enfin, je renouvelle mes remerciements à M. Manet, qui a bien voulu dire que notre budget présentait nombre d'aspects positifs. Je suis également sensible aux compliments qu'il a adressés aux agents des finances.

J'en viens à deux points particuliers qu'il a évoqués :

Le premier concerne Bercy. Je le remercie, tout d'abord, pour l'hommage qu'il a rendu à ce bâtiment, que je crois de qualité, où les conditions de travail sont bonnes, qui est assez majestueux et où, finalement, on s'adapte très bien. Depuis quelques mois, les ministres et leurs cabinets sont installés dans le provisoire, situation qui devrait trouver un terme au début de l'année prochaine. C'est un beau bâtiment. Comme tous les bâtiments modernes, il recueille à la fois approbation et hostilité.

S'il vous arrive, mesdames, messieurs les sénateurs, à la nuit tombée, par un ciel aussi clair que possible, de survoler Paris, regardez ce bâtiment qui est plus beau vu d'en haut que d'en bas, surtout lorsqu'il est éclairé. En effet, lorsqu'on est au sol, la proximité du Palais des Sports de Bercy interdit d'en apprécier l'architecture dans son ensemble.

Le dépassement des crédits a en effet été très faible, monsieur Manet. Il existait un contentieux, comme vous l'avez fait remarquer. J'ai réglé ce dossier, à l'amiable, ainsi que quelques autres d'ailleurs, lorsque je suis revenu au ministère des finances. Mon prédécesseur n'avait pas réglé ce dossier, mais on ne peut pas tout régler ! La négociation a été difficile, elle a duré plusieurs mois. Nous avons évité de porter ce contentieux devant les tribunaux. Vous pouvez donc être rassuré.

Il reste quelques dossiers en cours, mais le dépassement n'atteint pas 5 p. 100 et je suis tout à fait convaincu qu'on n'ira pas au-delà.

S'agissant des douanes, un débat s'est engagé, voilà peu de temps, avec M. François-Poncet et quelques autres membres de la Haute Assemblée. Lorsque les frontières fiscales et douanières seront abolies, faudra-t-il encore des douaniers ? Je réponds, comme Michel Charasse, qu'il en faudra encore pour lutter contre les trafics de drogue, de capitaux etc.

En outre, la douane assure des fonctions de recensement qui restent indispensables.

Dans l'hypothèse où l'abandon des frontières non seulement fiscales mais aussi physiques serait total à l'intérieur des pays de la Communauté, des contrôles devront s'exercer autour des frontières. Un débat que nous avons en ce moment sur un tout autre sujet en démontre la nécessité. Une réflexion doit être menée à ce sujet.

Il est évident que des emplois ne seront véritablement supprimés que si la présence physique des douaniers aux frontières est effectivement supprimée. Michel Charasse a toujours indiqué que la douane s'adaptera à l'échéance de 1993, à la condition que les autres services compétents - il s'agit de notre pays - et les autres pays fassent de même.

J'ajouterai que la suppression des contrôles aux frontières, notamment pour les particuliers, n'interdit pas le maintien des contrôles dans le pays.

Le dispositif transitoire que nous avons élaboré prévoit le maintien de la perception de la T.V.A. dans le pays de destination. La mission de la douane durera donc.

Cela étant, le malaise que nous avons connu dans l'administration des finances est dû moins à des inquiétudes - nos agents et leur encadrement ont l'esprit assez responsable pour savoir que l'on peut maîtriser les évolutions - qu'à des interrogations. Nous ne pouvons y apporter des réponses immédiates tant que les négociations au niveau européen ne sont pas terminées.

Je remercie le Sénat de m'avoir donné l'occasion d'apporter ces précisions et je renouvelle à M. Minetti et à M. Manet le témoignage de ma gratitude pour la qualité du travail qu'ils ont accompli. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. le président. Nous allons maintenant procéder à l'examen et au vote des crédits du ministère de l'économie, des finances et du budget - II. - Services financiers - et figurant aux états B et C. Nous examinerons, ensuite, les articles 70 bis et 70 ter.

Je rappelle que les crédits du commerce extérieur ont été examinés par le Sénat lors de sa séance du samedi 2 décembre.

ÉTAT B

M. le président. « Titre III : 573 078 784 francs. »

Je vous rappelle que, lors de l'examen des dispositions relatives au commerce extérieur, le 2 décembre 1989, le Sénat a adopté un amendement n° II-9 de la commission des finances, réduisant les crédits du titre III de 5 474 258 francs.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix, ainsi modifiés, les crédits figurant au titre III.

M. Robert Vizet. Le groupe communiste vote contre.

(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. « Titre IV : 17 550 000 francs. » - *(Adopté.)*

ÉTAT C

M. le président. « Titre V. - Autorisations de programme : 571 220 000 francs.

« Crédits de paiement : 164 440 000 francs. » - *(Adopté.)*

« Titre VI. - Autorisations de programme : 100 000 francs. » - *(Adopté.)*

J'appelle maintenant en discussion les articles 70 bis et 70 ter.

Economie, finances et budget

II. - SERVICES FINANCIERS

Articles 70 bis et 70 ter

M. le président. « Art. 70 bis. - A compter du 1^{er} janvier 1990, le calcul de la pension de retraite ainsi que les retenues pour pensions des fonctionnaires des services extérieurs de la direction générale des douanes et droits indirects exerçant ou ayant exercé des fonctions dans la branche de la surveillance sont déterminés, par dérogation aux articles L. 15 et L. 61 du code des pensions civiles et militaires de retraite, dans des conditions fixées par décret.

« Pour permettre la prise en compte progressive de l'indemnité de risques dans leur pension, la retenue pour pension fixée à l'article L. 61 mentionné ci-dessus de ces fonctionnaires sera majorée de 0,70 point à compter du 1^{er} janvier 1990, 0,90 point à compter du 1^{er} janvier 1993, 1 point à compter du 1^{er} janvier 1996.

« La jouissance de la majoration de pension résultant de l'intégration de cette indemnité est subordonnée à l'accomplissement d'une durée de service de quinze ans dans la branche de la surveillance et différée jusqu'à l'âge de soixante ans ou jusqu'à l'âge de cinquante-cinq ans si les emplois sont rangés dans la catégorie B, ces deux dernières conditions n'étant pas applicables aux fonctionnaires exerçant dans la branche de la surveillance qui sont radiés des cadres ou mis à la retraite pour invalidité et aux ayants cause de ces fonctionnaires décédés avant leur admission à la retraite. Toutefois, seules les années de services accomplis dans la branche de la surveillance entrent en ligne de compte pour le calcul de cette majoration de pension.

« La prise en compte de cette indemnité sera réalisée progressivement du 1^{er} janvier 1990 au 1^{er} janvier 1999. Les pensions concédées avant le 1^{er} janvier 1990 aux fonctionnaires susvisés des services extérieurs de la direction générale des douanes et droits indirects et à leurs ayants cause seront révisées dans les mêmes conditions. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 70 bis.

(L'article 70 bis est adopté.)

M. le président. « Art. 70 ter. - A compter du projet de loi portant règlement définitif du budget de 1990, le projet de loi de règlement est accompagné d'une annexe explicative qui retrace pour les chapitres des première et quatrième parties du titre III du budget des services financiers :

« - d'une part, le montant des crédits, incluant l'ensemble des ouvertures par voie législative et des modifications réglementaires, notamment les fonds de concours, par chapitre et article ;

« - d'autre part, le montant des dépenses constatées par chapitre, article et paragraphe. » - *(Adopté.)*

Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'économie, des finances et du budget.

Equipement, logement, transports et mer

II. - TRANSPORTS INTÉRIEURS

1. *Transports terrestres (et voies navigables).*
2. *Routes.*
3. *Sécurité routière.*

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer : II. - Transports intérieurs : 1. Transports terrestres (et voies navigables) ; 2. Routes ; 3. Sécurité routière.

La parole est à M. le ministre.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, avec l'examen des crédits relatifs aux transports terrestres, aux routes et à la sécurité routière, nous entamons la dernière partie de notre débat sur le projet de budget pour 1990 de mon département ministériel.

D'un montant global de 48,7 milliards de francs en moyens de paiement et de 50,4 milliards de francs en moyens d'engagement, les crédits de cette section doivent être appréciés en distinguant les concours à l'exploitation de la S.N.C.F., qui ont fait l'objet d'un traitement spécifique en 1990 - sur lequel j'aurai l'occasion de revenir - des autres dotations, qui correspondent notamment aux transports collectifs, aux routes, à la sécurité routière et aux voies navigables et qui ont été établies conformément à la procédure habituelle.

Pour ces dernières actions, le projet de budget pour 1990 se traduit par une hausse de 6,6 p. 100 en ce qui concerne les moyens de paiement et de 4,9 p. 100 pour les moyens d'engagement. C'est une augmentation tout à fait significative. Je rappelle que l'évolution des moyens d'engagement des différents départements ministériels est de 2,6 p. 100 en moyenne, hors charge de la dette.

Mais, au-delà de la progression annuelle des crédits, nous avons surtout, dans le cadre de la préparation de ce projet de loi de finances, deux objectifs prioritaires.

Le premier concerne le strict respect par l'Etat des engagements pris avec ses partenaires, qu'il s'agisse des collectivités locales ou des entreprises publiques.

Le second a trait à la poursuite des efforts de développement et de modernisation des infrastructures de transport.

Le respect par l'Etat de ses engagements contractuels impliquait en termes budgétaires deux décisions de principe : d'une part, l'ouverture des crédits nécessaires à la mise en œuvre sans retard des engagements financiers pris par l'Etat dans les secteurs ayant fait l'objet de contrats ; d'autre part, le maintien de crédits dans les domaines où des discussions sont en cours, afin de ne pas préjuger de leur issue. Cela concerne en particulier la S.N.C.F.

Le projet de budget pour 1990 est strictement conforme à cette volonté.

En 1988 et 1989, deux domaines ont fait l'objet de contrats ou de plans pluriannuels : les routes et les transports collectifs.

S'agissant des routes, toutes les régions ont signé des contrats avec l'Etat au cours du premier semestre de 1989.

Le total des engagements prévus au titre du X^e Plan est en augmentation de 50 p. 100 par rapport au Plan précédent.

Aux termes de ces contrats, l'Etat doit dégager 23 milliards de francs en cinq ans. Compte tenu des 4,2 milliards de francs déjà financés en 1989, ce sont environ 4,8 milliards de francs en moyenne qu'il faut ouvrir au cours des quatre années du Plan.

Ce sont précisément 4,796 milliards de francs qui ont été prévus pour 1990.

C'est, à ma connaissance, la première fois qu'un engagement pluriannuel de l'Etat vis-à-vis des régions est strictement respecté dès le début de sa mise en œuvre. Je sais trop l'attachement de la Haute Assemblée à cette politique contractuelle pour ne pas souligner cet élément essentiel du projet de budget.

En matière de transports collectifs en Ile-de-France, le Gouvernement s'est engagé, dans le cadre du contrat de plan, sur un programme de 7 milliards de francs, dont 2,8 milliards à la charge de l'Etat.

Compte tenu des décisions prises pour le plan d'urgence de l'Ile-de-France, le conseil des ministres du 13 octobre a proposé que ce programme soit porté à près de 10 milliards de francs, grâce en particulier à l'institution d'une taxe annuelle sur les bureaux en Ile-de-France.

Tout cela permettra notamment la poursuite d'opérations en cours ou lancées en 1989, telles que les prolongements de la ligne 1 jusqu'à La Défense et de la ligne A du R.E.R. à Torcy-Chessy, le lancement du tramway Saint-Denis-Bobigny et du Trans-Val-de-Marne.

Mais ce programme prévoit surtout la mise en place d'une nouvelle infrastructure de très grande capacité - 70 000 voyageurs à l'heure entre les gares Saint-Lazare, Nord et Est, alors que la capacité actuelle de la ligne A ne dépasse pas 50 000 voyageurs à l'heure - et, sous réserve d'un effort particulier de la Ville de Paris et de la région, le lancement du métro automatique « Météor ».

Sur la base de l'échéancier prévisionnel de réalisation des travaux, il était nécessaire de prévoir 614 millions de francs en autorisations de programme, ce qui représentait une hausse de 42 p. 100 par rapport à 1989.

C'est très précisément cette somme qui sera dégagée en 1990, grâce, d'une part, aux crédits inscrits au budget du ministère et, d'autre part, au produit du versement transport, dont j'ai obtenu qu'il soit utilisé, dans la région d'Ile-de-France comme en province, pour financer les investissements et non pas affecté intégralement à la couverture des dépenses d'exploitation des transports parisiens.

S'agissant du fonctionnement des transports parisiens, le montant prévu en 1990 au titre de l'indemnité compensatrice s'établit à 4,8 milliards de francs. Ce montant a été établi en tenant compte des perspectives tarifaires, de l'évolution prévisible du trafic et, surtout, de l'affectation du versement-transport, dont le produit évolue de manière très rapide en raison de l'amélioration de la situation économique générale et de la création d'emplois dans la région d'Ile-de-France.

Mais, au-delà du budget de 1990, je suis favorable à la poursuite de l'évolution du financement des transports parisiens, pour rapprocher ce dernier du droit commun.

Cela implique une maîtrise de l'évolution des charges des entreprises de transports, compatible bien évidemment avec le maintien et même l'amélioration de la qualité du service. Cette action a été entreprise et commence à produire ses effets.

Pour aligner les transports parisiens sur le droit commun, il importe, en outre, de poursuivre l'effort de rattrapage tarifaire, de façon à aboutir à la prise en charge d'une plus grande part des dépenses par l'utilisateur, parallèlement à la réduction de la charge supportée par le contribuable national. Il faut se rapprocher d'un mode de financement plus conforme à celui qui est pratiqué en province.

La poursuite de ce rééquilibrage dans le financement des transports parisiens sera l'un des objectifs des contrats de plan en cours d'élaboration, tant avec la R.A.T.P. qu'avec la S.N.C.F.

Le troisième aspect du respect des engagements de l'Etat concerne les métros et tramways de province.

Sur ce point, le Gouvernement a arrêté, à la fin de l'année 1988 et sur ma proposition, un programme sur cinq ans, d'un montant de 2 milliards de francs.

Aujourd'hui, sont en cours de réalisation ou décidées les opérations de Toulouse, Lyon, Marseille, Grenoble et Lille. Les projets de Rouen, Reims, Bordeaux, Rennes et Brest et le nouveau projet de Strasbourg sont en cours d'examen.

Des subventions d'études ont d'ores et déjà été accordées à certains d'entre eux. Le niveau d'inscription des crédits - 330 millions de francs, soit une hausse de 12 p. 100 - tient compte de l'état d'avancement des projets élaborés par les agglomérations concernées.

Je souhaite souligner, sur ce point, que ce montant permettra de financer sans retard les opérations nouvelles dont les travaux seront effectivement en état de démarrer en 1990.

L'avantage du programme pluriannuel que j'ai fait arrêter par le Gouvernement est de garantir, au-delà de l'année budgétaire 1990, une progression des crédits parallèle à l'avancement des réalisations.

L'effort budgétaire très sensible engagé par l'Etat sera complété par la possibilité offerte aux autorités organisatrices de porter à 1,75 p. 100 le taux du versement transport. Cette disposition a fait l'objet de débats au sein des assemblées.

Enfin, je me réjouis de pouvoir confirmer devant la Haute Assemblée une mesure attendue depuis de très nombreuses années par les responsables des autorités de transport et dont vous vous étiez à plusieurs reprises faits les interprètes : j'ai obtenu du ministre des finances que soit engagé le processus conduisant à donner aux collectivités les moyens d'exercer leur pleine responsabilité en matière de tarifs, en passant de l'encadrement tarifaire actuel à un système défini en commun et respectant les intérêts des usagers, ceux des collectivités et les contraintes de l'Etat.

Enfin, dans le domaine des transports urbains, même si le niveau atteint par les actions déjà menées ne nécessite plus le même effort, le projet de budget pour 1990 permettra d'aider, dans le cadre des contrats de modernisation, les villes conduisant des programmes d'aménagement de voirie en faveur des transports collectifs ou voulant implanter sur leurs réseaux des systèmes technologiquement avancés ; 20 millions de francs y seront consacrés.

Dans le domaine des transports interurbains, départementaux ou régionaux, la politique des contrats de modernisation est également poursuivie. Les 45,6 millions de francs d'autorisations de programme qui lui seront consacrés permettront, d'une part, de couvrir les engagements de l'Etat vis-à-vis des dernières régions qui viennent d'entreprendre le conventionnement de leurs lignes ferroviaires avec la S.N.C.F. et, d'autre part, de poursuivre avec les départements une politique contractuelle qui a déjà fait ses preuves.

Soyez assurés que je suis très attentif à ce que l'effort, en matière de transport collectif, ne soit pas limité ni concentré sur telle ou telle partie du territoire national.

Mais le respect d'une démarche contractuelle supposait également, là où les contrats ne sont pas encore finalisés, que l'on ne fausse pas les règles du jeu des discussions en cours par une réduction des concours de l'Etat. C'était tout l'enjeu de ce projet de loi de finances pour ce qui concerne les concours de l'Etat à la S.N.C.F.

Je suis particulièrement satisfait qu'ait été retenue une règle simple : en l'absence de nouveau contrat de plan, ce sont les règles de l'ancien contrat qui s'appliquent. Cela a conduit à fixer pour 1990, à titre provisionnel, à 32,8 milliards de francs le niveau global des concours à l'exploitation ; 31,6 milliards de francs sont prévus dans la loi de finances ; 1,2 milliard de francs sera ouvert au collectif de fin d'année.

La progression des concours à l'exploitation de la S.N.C.F. sera donc de 3,8 p. 100 entre 1989 et 1990.

Je souhaite, sur ce point, faire part à la Haute Assemblée de ma préoccupation quant à la réduction des crédits de 1 milliard de francs envisagée par sa commission des finances.

Je sais que cet amendement répond, pour partie, à une préoccupation relative à l'évolution globale des dépenses du budget de l'Etat, qui dépasse le cadre de ce débat. Mais il s'appuie aussi sur des éléments d'appréciation relatifs de ce budget et peut surtout avoir des conséquences très importantes, à mes yeux, sur la situation interne à la S.N.C.F.

De quoi s'agit-il ? J'ai indiqué que les crédits inscrits comme concours de l'Etat à la S.N.C.F. avaient un caractère provisionnel. Par cette affirmation du caractère provisionnel, j'ai souhaité attirer très clairement l'attention du Parlement sur le fait que le niveau prévu dans le projet de loi de finances était susceptible d'être révisé compte tenu de l'issue des discussions du contrat de plan. Pour cette même raison, un certain nombre de dotations, qu'il était difficile de ventiler à ce stade, ont été regroupées.

Mais j'insiste sur le fait que les crédits prévus dans la loi de finances initiale ont un caractère limitatif et que leur ajustement éventuel ne pourra donc intervenir qu'ultérieurement, dans le collectif de fin d'année. Il importe, en conséquence, que la dotation pour 1990 soit correctement évaluée.

Or, le montant de 32,8 milliards de francs prévu pour la S.N.C.F. - on le sait aujourd'hui - est réaliste et compatible avec le budget d'exploitation de 1990 de la société nationale tel qu'il nous est présenté. Si, d'aventure, il n'y a pas de contrat de plan - ce que je ne souhaite pas, bien entendu - cette entreprise devra pouvoir payer ses retraités, couvrir le coût de fonctionnement des dessertes d'intérêt régional ou celui des tarifs sociaux, par exemple. En un mot, cette entreprise devra pouvoir fonctionner ; surtout, elle devra conserver

son objectif de maintien de l'équilibre financier, objectif atteint, cette année, pour la première fois depuis bien longtemps.

Si les concours de l'Etat étaient réduits de 1 milliard de francs, conformément à la proposition de votre commission des finances, ce dernier objectif, à savoir l'équilibre financier de la société nationale, ne pourrait plus être assuré. Ainsi, on devrait adopter un budget 1990 de la S.N.C.F. en déséquilibre, avec toutes les graves conséquences économiques et sociales que cela comporterait et que chacun doit bien mesurer.

J'indique, enfin, que ce niveau de 32,8 milliards de francs permet à l'Etat et à l'entreprise de négocier de façon sereine.

Cela ne s'est pas fait sans difficulté, tant la tentation était grande de réduire unilatéralement le niveau des concours de l'Etat pour peser sur le cours de la négociation. C'est, d'ailleurs, l'une de mes grandes satisfactions, dans la préparation de ce budget, que d'avoir écarté une telle tentation.

C'est pourquoi je souhaite vivement que le Sénat ne remette pas en cause la démarche qui, finalement, a prévalu. Cet acquis est important pour tous ceux qui sont attachés à maintenir un bon climat au sein de cette entreprise.

S'agissant du contrat de plan lui-même, ou plutôt des contrats de plan, car j'élargirai ici mon propos à la R.A.T.P., la discussion est en cours. Je ne peux donc donner, à ce stade, que quelques orientations.

Les prochains contrats de plan devront privilégier plusieurs objectifs, le premier étant l'amélioration de la qualité du service offert tant par la R.A.T.P. que par la S.N.C.F., que ce soit en matière de sécurité, de régularité, de propreté, d'accueil ou d'information des usagers.

Le deuxième objectif concerne la consolidation du redressement financier, ce qui suppose non seulement que l'on poursuive les efforts de maîtrise des charges, mais également que l'on s'attaque à la question de l'endettement de la S.N.C.F.

Le troisième objectif a trait à la vie sociale de ces entreprises et à la situation de leurs salariés.

Il faut, en effet - les présidents des entreprises partagent pleinement cette orientation - que les contrats de plan et les plans d'entreprise comportent un volet social.

Les agents qui ont permis la modernisation technique de ces entreprises doivent pouvoir bénéficier d'une politique sociale intelligente et ambitieuse. Le renouveau du service public passe par le progrès social.

J'en viens à la deuxième grande caractéristique de ce projet de budget, à savoir le développement et la modernisation de nos infrastructures.

Poursuivre et amplifier le développement et la modernisation de nos infrastructures est un impératif, et ce pour trois raisons.

Nos concitoyens - vous le savez mieux que personne - sont trop souvent confrontés à des infrastructures saturées, source de gêne considérable dans leur activité et dans leur vie quotidienne. L'origine de ces difficultés se trouve dans la forte augmentation des déplacements, que l'on peut estimer à 25 p. 100 en dix ans.

Par ailleurs, il ne sert à rien de parler d'aménagement du territoire et de décentralisation si l'on ne donne pas aux régions et, d'abord, aux moins favorisées d'entre elles en termes de relief et de conditions d'accès, les moyens de communication nécessaires à la circulation rapide des hommes et des marchandises, et donc au potentiel de développement.

Enfin, si l'on veut que la France soit un des pôles économiques majeurs de l'Europe de demain, il faut faire en sorte qu'elle dispose d'infrastructures de qualité lui permettant de s'imposer comme l'un des principaux carrefours d'échanges et de communication.

S'agissant des investissements routiers, le projet de budget pour 1990 traduit bien ces objectifs.

Le développement de nos infrastructures routières, en 1990, portera notamment sur l'achèvement du financement du programme « Tarentaise », doté de 164 millions de francs, avec pour objectif une mise en service en 1991, sur la poursuite du programme transmanche, en augmentation de 45 p. 100, avec 829 millions de francs destinés à assurer l'accueil du trafic transitant par le tunnel et à améliorer la situation des

ports normands vers le Nord-Est et, enfin, sur l'ensemble des autres liaisons prévues au contrat de plan, qui bénéficieront, elles, d'une augmentation moyenne de 18 p. 100.

Par ailleurs, l'Etat poursuivra seul, conformément à la décision prise dans le schéma directeur routier national, la modernisation en autoroutes des R.N. 9 et R.N. 20, d'une part, entre Vierzon et Brive, d'autre part, entre Clermont-Ferrand et Béziers, et ce dans le prolongement de l'autoroute A 71 mise en service en cette fin d'année 1989.

L'aménagement de ces deux liaisons Nord-Sud, essentielles au désenclavement du Massif central en même temps qu'au délestage de la vallée du Rhône, mobilisera 1 241 millions de francs, en 1990, contre 1 220 millions de francs, cette année.

Le budget d'investissement routier mobilisera, au total, 6 258 millions de francs en moyens d'engagement, soit un accroissement de 7,1 p. 100, et 4 552 millions de francs en moyens de paiement, soit une progression de près de 21 p. 100.

Ces sommes, conformément à la décision du comité interministériel d'aménagement du territoire du 17 novembre 1989, comprennent un versement par Autoroutes de France de 638 800 000 francs, dont une partie est incluse dans le projet de loi de finances pour 1990 et dont le solde sera rattaché, par voie de fonds de concours, dès le premier semestre de l'année prochaine.

Je rappelle qu'il s'agit là non d'un prélèvement, mais du remboursement, par les sociétés d'autoroutes, d'avances de construction consenties par l'Etat. Celles-ci avaient vocation à venir en recettes du budget général. Il a été décidé de les affecter au financement du programme routier, ce dont on ne peut que se féliciter.

Quant au programme autoroutier concédé, mon objectif est de lancer, en 1990, 300 kilomètres d'autoroutes nouvelles. Il m'apparaît indispensable que ce rythme, sensiblement supérieur à celui qui a été suivi au cours des quinze dernières années, soit observé.

Quant aux crédits d'entretien routier, ils connaîtront une augmentation de près de 2 p. 100, en 1990.

En raison de l'effort consenti pour les investissements, le projet de budget marque, je le reconnais, une pause en matière de mise hors gel des chaussées. Cependant, il convient de rappeler que ce programme de mise hors gel est déjà bien avancé puisque 82 p. 100 des chaussées du réseau routier national sont d'ores et déjà libres de barrière de dégel, ces 82 p. 100 concernant, d'ailleurs, les axes où la circulation est la plus intense.

Il reste néanmoins 3 000 kilomètres de routes nationales à renforcer dans les prochaines années.

Il va de soi que les crédits relatifs aux aménagements qualitatifs comportant un enjeu en termes de sécurité routière seront maintenus.

J'ai, par ailleurs, décidé de simplifier considérablement le système des barrières de dégel, de façon à faciliter l'activité des transporteurs routiers.

En matière ferroviaire, le développement et la modernisation du réseau comportent deux grands aspects.

Le premier, c'est la poursuite des investissements sur le réseau classique. Je suis très soucieux du maintien de l'effort en ce domaine. Il ne peut y avoir de S.N.C.F. à deux vitesses. C'est pourquoi je m'attache à la bonne réalisation des programmes d'électrification décidés qui, dans de nombreuses régions, sont le moyen d'obtenir une desserte ferroviaire de qualité.

A ce titre, 300 millions de francs sont prévus pour 1990. Ils permettront la poursuite des actions d'électrification de la Bretagne et du Massif central, l'engagement de Paris-Caen-Cherbourg, de Poitiers-La Rochelle ainsi que, dans la région Nord - Pas-de-Calais, le programme d'électrification lié à l'arrivée prochaine du T.G.V.

S'agissant des T.G.V., l'année 1990 sera d'abord marquée par la consultation des régions sur le schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse, qui va être arrêté au tout début de l'année par le Gouvernement. J'ai souhaité cette démarche, qui permet, comme en matière routière, d'associer les régions à la réflexion sur les grands axes de notre futur réseau à grande vitesse.

Dans le même temps, c'est-à-dire dans le courant de l'année 1990, les différents pays européens vont approfondir la perspective d'un réseau continental de trains à grande vitesse assurant la cohérence nécessaire entre les différents projets nationaux.

J'ai obtenu mardi, à Bruxelles, l'accord de tous les ministres européens des transports concernés. Un groupe de travail a été constitué ; il se réunira dès le 15 janvier prochain.

Au sein de ce futur réseau européen, la France doit étendre ses lignes nouvelles en direction de l'Allemagne du sud et de la Suisse - c'est le T.G.V. Est - et en direction de l'Espagne et de l'Italie - c'est le futur T.G.V. Sud-européen.

S'agissant du T.G.V. Est, M. Essig a procédé à une très large concertation qui va permettre de dégager des propositions relatives au tracé et au financement de cette liaison. Le Gouvernement se prononcera au début de l'année 1990. L'ensemble des assemblées et des parlementaires ont été tenus au courant de la réflexion de M. Essig.

Je ne saurais conclure cet examen du programme de train à grande vitesse sans me féliciter du nouveau record de vitesse atteint mardi dernier. On ne pouvait rêver plus belle illustration de cette formidable avancée technologique.

D'ailleurs, la S.N.C.F. vient pratiquement de renouveler son exploit puisque, voilà deux heures, à peine, j'emmenais deux de vos rapporteurs, l'ambassadeur de Corée - à qui nous accordons beaucoup d'attention compte tenu des perspectives de marché - et un certain nombre de journalistes à 471 kilomètres/heure.

Ce n'était certes pas 482,4 kilomètres/heure, messieurs les rapporteurs, mais cela fait tout de même de vous les rapporteurs d'assemblée parlementaire les plus rapides du monde par voie ferroviaire. Cela mérite d'être souligné ! *(Très bien ! et applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur les travées de l'union centriste.)*

Je souhaite rendre, devant la Haute Assemblée, un hommage particulier à tous ceux qui, à la S.N.C.F. comme dans les différentes entreprises contribuant à la réalisation du T.G.V. - je pense, en particulier, à l'entreprise Alstom et aux sous-traitants - ont permis cet exploit.

Mais le développement et la modernisation de nos infrastructures comportent une dimension de sécurité évidente.

La sécurité doit être une préoccupation constante, placée au cœur de toutes nos réflexions sur les différents modes de transport, car le premier droit de l'usager est celui de se déplacer en toute sécurité.

Cela s'applique, en premier lieu, à la route. Nous ne le répéterons jamais assez : en ce domaine, la résignation n'est pas et ne sera jamais de mise. L'action vigoureusement conduite depuis dix-huit mois pour combattre l'insécurité routière, notamment en faisant évoluer le comportement des usagers de la route, a commencé à porter ses fruits ; il faut persévérer.

Nous savons, Georges Sarre et moi-même, pouvoir compter, dans cette mission primordiale, sur le soutien de votre assemblée.

Le projet de budget pour 1990 traduit la confirmation de cette priorité de l'action gouvernementale, avec une hausse globale de près de 30 p. 100 des crédits de la sécurité routière.

Deux éléments de ce budget de la sécurité routière doivent être soulignés : d'abord, l'Etat poursuivra son effort de résorption en cinq ans des points noirs des itinéraires routiers nationaux ; ensuite, il sera procédé à une réforme des modalités d'intervention de l'Etat au niveau local. Parallèlement à l'arrêt du dispositif « contrat - 10 p. 100 », qui visait à amorcer une action de sensibilisation des collectivités locales, désormais largement réalisée, l'effort sera porté sur la mise en œuvre de plans départementaux de sécurité routière.

Par ailleurs, bien que cela ne soit pas l'objet de notre débat de ce jour, consacré au budget, je vous confirme la mise en œuvre de deux dispositions fondamentales dont nous avons débattu, voilà quelques mois, au sein de la Haute Assemblée.

Le permis à points, que vous avez adopté par la loi du 10 juillet 1989, sera appliqué avant le 1^{er} janvier 1992.

Quant au contrôle technique des véhicules, il sera instauré l'année prochaine, dès que les décrets nécessaires, en cours d'élaboration, auront reçu l'accord du conseil de la concurrence, qui est concerné par la mise en œuvre des modalités de ce contrôle.

La double préoccupation de modernisation de nos infrastructures et de sécurité est celle qui a présidé à la définition des moyens affectés aux voies navigables.

Le projet de budget pour 1990 maintient le montant des crédits affectés, en 1989, à l'entretien et à l'exploitation des voies navigables, année 1989 - je le rappelle - au cours de laquelle avait été consenti un effort très sensible d'augmentation, à savoir plus 16 p. 100 pour l'équipement et plus 14 p. 100 pour l'entretien.

Comme l'a déclaré le Premier ministre en juin dernier, un effort sera consenti pour restaurer les ouvrages et mettre en place une structure de gestion plus industrielle.

Pour ne pas retarder l'engagement de ce programme, Georges Sarre et moi-même avons obtenu qu'une dotation supplémentaire de 200 millions de francs soit ouverte au collectif de fin d'année pour la restauration et la modernisation des ouvrages liés aux voies navigables.

La progression globale des crédits d'équipement et d'entretien aura donc été de plus de 80 p. 100 de 1988 à 1990, passant de 330 millions de francs à près de 600 millions de francs.

Il s'agit là d'une manifestation concrète de notre attachement à ce qui constitue un mode de transport - les voies navigables - dont le rôle et l'importance sont encore trop souvent méconnus.

Quant à l'organisation de la profession, que vous savez très « éparpillée », l'adoption, le 27 avril 1989, du règlement européen sur l'assainissement structurel de la navigation intérieure permettra que se poursuivent, grâce à un plan national spécifique, les mesures en faveur de la batellerie artisanale déjà prévues dans le plan économique et social de 1989 : allocation de départ, expertise, mise en conformité du matériel avec les normes européennes, remplacement de bateaux, installation des jeunes et embranchements fluviaux.

S'agissant du plan de « déchirage » des bateaux dont le tonnage est supérieur à 450 tonnes, un fonds spécial géré par l'Office national de la navigation sera mis en place, conformément au règlement européen.

Enfin, je rappelle que l'Assemblée nationale a adopté, en première lecture, une mesure de déductibilité de la T.V.A. sur le carburant utilisé par les transporteurs fluviaux. Cette mesure, très attendue depuis de nombreuses années par la profession, ne pourra que la conforter par rapport à la concurrence européenne.

Autre mesure fiscale favorable prévue par le projet de loi de finances, la révision des modalités d'indexation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers concernant le gazole.

Pour le secteur des transports routiers, c'est une avancée, à mon avis significative, que comporte le projet de loi de finances.

C'est un pas fait dans la voie de l'harmonisation fiscale entre pays européens. Demain, les frontières disparaîtront pour les transporteurs routiers. Il faut s'y préparer en poursuivant nos efforts pour que la transition du cabotage nous soit le plus favorable possible. J'estime que l'accord intervenu en début de semaine au conseil européen des ministres des transports est tout à fait satisfaisant de ce point de vue. Cet avis est partagé, je le crois, par bien des responsables de la profession.

Je souhaiterais, en conclusion, indiquer que ma conviction est que nous disposons de dix ans pour mettre nos infrastructures de transport au niveau qu'exige la compétition européenne.

Il s'agit d'un enjeu majeur pour notre pays qui justifie un effort d'investissement, au demeurant relativement modeste par rapport à ce qu'est notre richesse nationale.

Notre pays, dans le passé, a su faire au bon moment les grands choix qui s'imposaient, qu'il s'agisse du programme nucléaire, du programme spatial ou des télécommunications. Il doit aujourd'hui poursuivre résolument sur cette voie en adaptant ses grandes infrastructures de transport.

C'est le sens de l'action que nous conduisons quotidiennement pour convaincre tous ceux qui peuvent encore en douter qu'équiper notre pays est le meilleur des investissements pour notre développement économique. Je crois pou-

voir compter, dans cette tâche difficile mais combien passionnante, sur le soutien de la Haute Assemblée. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur certaines travées du R.D.E. et de l'union centriste.*)

M. le président. La parole est 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, pour les transports terrestres. Monsieur le ministre, je me ferai l'interprète, je crois, du Sénat unanime pour, à travers votre personne, féliciter les ingénieurs, techniciens et agents de la S.N.C.F., les industriels constructeurs du T.G.V. pour le record du monde qui a été battu voilà quarante-huit heures, ainsi que vous l'avez rappelé à l'instant. Aujourd'hui, nous avons presque renouvelé l'exploit, et ainsi mon collègue M. Berchet et moi-même avons mis fin au mythe du « train de sénateur ». (*Sourires.*)

S'agissant de ce projet de budget, je serai rapide et descriptif, d'une part parce que vous-même en avez déjà analysé le contenu et qu'ensuite d'autres orateurs, dont M. Berchet, interviendront, d'autre part, parce que je rapporte seulement sur les crédits relatifs aux transports terrestres et, plus précisément, sur les actions suivantes : desserte de la Corse et actions de recherche et de promotion dans les transports, transports collectifs urbains, transports collectifs interurbains, relations Etat et S.N.C.F.

Le projet de budget des transports terrestres, hors voies navigables et transports routiers, s'élève pour 1990 à 39 278 millions de francs contre 38 985 millions de francs en 1989. L'augmentation globale des crédits des transports terrestres est de 0,8 p. 100, mais, en autorisations de programme, la progression se monte à 30,7 p. 100 et ces chiffres recouvrent en fait des évolutions variées.

D'abord, les crédits relatifs à la desserte de la Corse et aux actions de promotion dans les transports progressent de 2,1 p. 100. Cette progression résulte de l'effet conjoint de l'augmentation de la dotation de continuité territoriale pour la desserte de la Corse, conformément aux dispositions de la convention conclue le 7 janvier 1986 entre l'Etat et la région Corse, et de la réduction des crédits d'étude et de recherche dans le domaine des transports terrestres, qui passent de 74 millions à 73 millions de francs, les autorisations de programme progressant de 3,2 p. 100.

Ensuite, les dotations aux transports collectifs urbains restent quasiment stables. Elles diminuent en vérité de 0,4 p. 100.

Il en est ainsi de la contribution financière de l'Etat au fonctionnement des transports parisiens - R.A.T.P. et S.N.C.F.-banlieue - qui diminue de 0,2 p. 100. Cette légère diminution s'explique, pour l'essentiel, par la réduction de 55 millions de francs de l'indemnité compensatrice versée à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.-banlieue et destinée à compenser l'écart entre les tarifs pratiqués et le prix de revient du transport.

Cette économie budgétaire ne traduit pas, cependant, une réduction de l'effort des pouvoirs publics car elle trouve une double contrepartie, d'abord dans la bonne tenue du trafic et la poursuite du rattrapage tarifaire effectuée ces dernières années, ensuite dans les excédents dégagés par le syndicat des transports parisiens, provenant du versement transport effectué par les entreprises au profit de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. banlieue.

Il convient de noter que cette économie de 55 millions de francs sur le budget de l'Etat s'accompagne d'une économie de 23 millions de francs sur le budget des collectivités de la région d'Ile-de-France, compte tenu des règles de cofinancement de cette indemnité compensatrice : 70 p. 100 Etat et 30 p. 100 collectivités locales.

Les subventions d'investissement de l'Etat aux transports parisiens diminuent également.

Toutefois, ces dotations permettront notamment de financer la poursuite des travaux de prolongement de la ligne 1 à la Défense, conformément aux décisions antérieures.

Pour la S.N.C.F. banlieue, les autorisations de programme augmentent de 8,9 p. 100, tandis que les crédits de paiement restent stables.

Ces crédits permettront de financer, outre la poursuite des travaux d'équipement de la ligne C du R.E.R. par le système d'assistance au pilotage S.A.C.E.M. - système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance - et de l'aménagement de la gare de Clichy, des travaux d'infrastructures de décharge de la circulation sur la ligne A.

Les autorisations de programme destinées aux transports collectifs en région d'Ile-de-France sont fixées à 110 millions de francs, en accroissement de 22 p. 100 par rapport à 1989, et elles permettront notamment de poursuivre les travaux relatifs aux opérations de réalisation du tramway Saint-Denis - Bobigny, ainsi que du site propre Trans - Val-de-Marne.

Au total donc, les subventions d'investissement à la R.A.T.P., à la S.N.C.F. banlieue et aux aménagements de voirie pour les transports collectifs en région d'Ile-de-France - Paris inclus - diminuent en autorisations de programme et en crédits de paiement.

Mais cette réduction des subventions de l'Etat s'explique, en réalité, par le versement à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F.-banlieue d'importants excédents de versement transport provenant en partie de la modulation de taux intervenue en loi de finances 1989.

Ainsi, il est prévu de financer, grâce à ces recettes provenant du versement transport, un programme supplémentaire d'infrastructures de transports en Ile-de-France de 330 millions de francs en 1990 dans le cadre du contrat de plan 1989-1993, signé entre l'Etat et la région d'Ile-de-France et portant sur un montant total de 7 milliards de francs.

Les autorisations de programme affectées aux transports collectifs urbains en province passent de 295 millions à 330 millions de francs - soit une augmentation de 11,8 p. 100 - et les crédits de paiement progressent de 24,1 p. 100. Elles permettront de financer les travaux d'achèvement des opérations en cours, Lyon ligne D, Lille ligne 1bis, et la poursuite des travaux de réalisation de nouvelles opérations, Marseille 1, Grenoble ligne 2, Toulouse, Lille ligne 2.

Enfin, on doit noter la poursuite du financement des contrats de productivité passés avec les villes moyennes, en vue d'améliorer leur système de transport.

Les crédits affectés aux transports interurbains progressent de 10,8 p. 100.

Ces crédits connaissent des évolutions contrastées : la contribution de l'Etat pour l'organisation des dessertes à courte distance augmente de 3 400 000 francs passant à 43 170 000 francs en 1990 ; la contribution de l'Etat pour la compensation des tarifs sociaux ou autres compensations tarifaires de la S.N.C.F. s'élève à 1 578 millions de francs en accroissement de 13,2 p. 100 ; enfin, les subventions d'investissement destinées au financement des aides à la modernisation des transports régionaux, départementaux et locaux sont réduites en autorisations de programme, passant de 60 millions à 45,6 millions de francs et les crédits de paiement diminuent aussi, passant de 106,5 millions de francs en 1989 à 86 millions de francs en 1990.

J'en viens aux concours de l'Etat à la S.N.C.F.

Il convient au préalable de faire deux observations sur la présentation et le montant des contributions de l'Etat à l'exploitation de la S.N.C.F.

Le contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F. arrive à échéance en 1989 et les termes du nouveau contrat de plan ne sont pas encore connus.

Aussi, ainsi que vous l'avez indiqué, monsieur le ministre, les dotations ont-elles été établies, à titre conservatoire, sur la base des règles de l'ancien contrat et regroupées au sein d'un chapitre unique et d'une nouvelle action. Les crédits correspondants ont donc un caractère provisoire.

Seules les contributions relatives aux charges de retraites et à la compensation des tarifs sociaux, dont les modalités resteront, en tout état de cause, inchangées par rapport au précédent contrat, ont été maintenues sur des chapitres et actions distincts et font l'objet d'un montant de crédit définitif.

Les crédits du projet de budget pour 1990 doivent être complétés d'un montant de 1,2 milliard de francs à ouvrir en collectif 1989.

Le montant total des contributions de l'Etat à l'exploitation de la S.N.C.F., si l'on inclut le supplément attendu au collectif, s'accroît ainsi de 3,7 p. 100 par rapport à 1989.

On notera que le montant des contributions au titre des charges de retraites et des compensations tarifaires évolue de façon moins heurtée que l'année précédente.

Enfin, il convient de noter l'abondement en autorisations de programme et en crédits de paiement de 304 millions de francs de la dotation d'équipement au titre de la modernisation des infrastructures ferroviaires telles que l'électrification, la mise au gabarit.

On doit également se féliciter des mesures prises en matière de sécurité.

La commission des finances a examiné les crédits de ce projet de budget à plusieurs reprises : au moment de sa présentation par son rapporteur, au moment de votre audition, monsieur le ministre, enfin au cours de deux délibérations. La commission des finances a considéré que la présentation de ce projet de budget comportait des mesures conservatoires et provisoires ; cela ne lui a pas paru acceptable dans la mesure où les lois de finances rectificatives sont prévues à cet effet. Le rapporteur général a donc proposé de réduire la dotation versée à la S.N.C.F. de 1 milliard de francs. Le débat qui s'est engagé a permis de voter, simplement à la majorité de la commission des finances, cette proposition. En effet, je me suis refusé, comme un autre collègue, à amputer le budget de la S.N.C.F. de 1 milliard de francs.

Toutefois, en tant que rapporteur spécial, je me dois de rendre compte précisément de la position de la commission. Par conséquent, tout à l'heure, je présenterai un amendement tendant à réduire de 1 milliard de francs les sommes qui sont affectées au financement du contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F.

Sous réserve de cette modification, la commission des finances a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits du ministère des transports intérieurs. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur les travées de l'union centriste.*)

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

M. Georges Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan pour les transports terrestres. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de budget des transports terrestres pour 1990 - vous commencez à en connaître tous les éléments - est en très légère progression par rapport à l'année précédente.

Ainsi, avec une augmentation de 0,8 p. 100 en crédits de paiement, il atteint 39,3 milliards de francs.

Il est vrai que les comparaisons sont rendues plus difficiles du fait de l'intervention du collectif budgétaire pour 1989, qui augmentera, de 1,2 milliard de francs, les dotations accordées à la S.N.C.F.

Comme d'habitude, nous observons que, sur l'ensemble des crédits relatifs aux transports, c'est la S.N.C.F. qui absorbera, cette année encore, la plus grosse part des subventions publiques : 32,8 milliards de francs, avez-vous dit, monsieur le ministre, et vous avez ajouté : « à caractère provisionnel ». Nous l'espérons.

La S.N.C.F. se trouve aujourd'hui dans une phase de transition : le contrat de plan qui la liait à l'Etat pour cinq ans et qui s'achève cette année devrait être celui du retour à l'équilibre financier de l'entreprise.

Nous sommes nombreux à considérer que ce contrat de plan a été bénéfique. Il constituait un instrument indispensable pour régir et clarifier les rapports entre l'entreprise et l'Etat, en déterminant avec précision les contributions que devaient verser les pouvoirs publics pour rémunérer les services rendus par la S.N.C.F. Ces contributions ont d'ailleurs été attribuées conformément aux engagements pris. Elles ont, en outre, été accompagnées de diverses dotations en capital destinées à conforter la situation de l'entreprise.

Il est donc aujourd'hui légitime de dresser un bilan de l'exécution de ce contrat de plan.

Tout d'abord - nous sommes très heureux de le constater - la S.N.C.F. est sur le point d'atteindre son objectif de retour à l'équilibre de ses comptes : le déficit prévisible de 1989 devrait atteindre environ 200 millions de francs, montant dérisoire si l'on se souvient des milliards de francs de déficit accumulés au cours des années 1981-1986. Cependant, soyons

conscients que tout n'est pas pour autant réglé. Le déficit cumulé reste excessif, atteignant, cette année, 35 milliards de francs.

Le problème de l'endettement global de l'entreprise est peut-être encore plus inquiétant. Il s'élève à environ 100 milliards de francs, qu'il faudra bien rembourser.

Le président de la S.N.C.F., que la commission a reçu voilà tout juste un an - le problème n'a guère évolué depuis lors - nous indiquait lui-même l'acuité de cette situation, soulignant qu'il conviendrait d'apporter une solution à ce problème, éventuellement dans le cadre du prochain contrat de plan. Il évoquait ainsi, à titre d'illustration, la dette des chemins de fer britanniques, épongée par l'Etat en 1987.

Il convient, monsieur le ministre, que, d'une façon ou d'une autre, la France règle ce problème. Vous nous avez indiqué, me semble-t-il, qu'une solution au moins partielle était en cours d'étude. Qu'en est-il ? Sera-t-elle incluse dans le nouveau contrat de plan ?

Si nous insistons autant sur ce problème d'endettement, c'est que l'entreprise soutient un programme d'investissements fort ambitieux - nous l'apprécions tous - pour les prochaines années ; il mobilisera toutes ses forces financières, du moins celles qui lui restent.

Je pense, bien sûr, au programme envisagé en banlieue parisienne, à son volet « sécurité » arrêté à la suite des accidents graves intervenus l'année dernière.

Bien entendu, il convient d'y ajouter le réseau à grande vitesse, dont les projets se multiplient au fil des années, notamment dans la perspective de l'ouverture européenne.

S'agissant du T.G.V. Sud-Est, dont le prolongement est envisagé, à terme, vers l'Italie, pouvez-vous dire, monsieur le ministre - la question est souvent posée - si la desserte de Marseille est définitivement retenue ?

Quant au T.G.V. Atlantique, mis partiellement en service cette année, conformément au calendrier prévisionnel, il débouche vers la desserte de l'Espagne. Il faut saluer là les réussites d'Alstom.

Nous apprécions également - vous l'avez dit aussi et nous nous associons à vos félicitations - les essais à grande vitesse puisque avec 482 kilomètres à l'heure, le record mondial est bien battu. Cette performance contribue indéniablement à l'excellente image de marque de ce produit pour notre commerce extérieur. Nous espérons que vous avez convaincu l'ambassadeur de Corée cet après-midi.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Vous nous y avez aidés !

M. Georges Berchet, rapporteur pour avis. Il n'avait pas de carnet de chèques !

Merci en tout cas de votre délicate attention et d'avoir invité les deux rapporteurs du Sénat. Nous avons parcouru effectivement 471,9 kilomètres à l'heure. Ce qu'il faut retenir, c'est qu'à quarante-huit heures d'intervalle la très haute vitesse est banalisée. Ce n'est plus une affaire héroïque. Pour une fois, nous sommes bien loin, comme le disait mon collègue, d'un train de sénateur.

S'agissant du T.G.V. Nord, le projet progresse, malgré les problèmes qui frappent son tracé et qui ont conduit la presse à le qualifier de « réseau des mécontents ».

Pourriez-vous, monsieur le ministre, nous faire le point précis de ce projet, notamment de ce « barreau d'Amiens », auquel certains de nos collègues ont rappelé leur attachement ?

Pouvez-vous également nous entretenir de ce recours au Conseil d'Etat déposé par les Amiénois contre le décret qui place la gare du T.G.V. à quarante kilomètres de leur ville ?

Pouvez-vous, enfin, nous dire si la France participera au financement de l'amélioration des infrastructures ferroviaires en Grande-Bretagne, comme on pouvait le lire dans la presse ? Avez-vous personnellement cautionné une telle orientation ?

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Non !

M. Georges Berchet, rapporteur pour avis. S'agissant du T.G.V. Est, M. Essig a poursuivi ses consultations ; des décisions devraient intervenir rapidement.

Monsieur le ministre, vous serait-il possible de nous préciser - la commission des affaires économiques estime que c'est important - la nature des engagements pris par la République fédérale d'Allemagne pour participer au prolongement du T.G.V. Est, dont le taux de rentabilité ne serait que de 4 p. 100, ce qui implique que participations des collectivités locales qui n'enchantent pas l'exploitant ?

Nous sommes, bien sûr, très satisfaits et fiers lorsque la technologie française fait la preuve de sa réussite.

Mais vous comprendrez, monsieur le ministre, que nous sommes tous ici des représentants de la province, soucieux de la desserte ferroviaire de leurs départements entre les mailles des T.G.V.

Elu de Haute-Marne, je me dois de vous transmettre quelques questions fondamentales.

En ce qui concerne le T.G.V. Est, un triangle de 100 000 habitants - Saint-Dizier, Vitry-le-François et Bar-le-Duc - est allègrement laissé à l'écart du tracé. Pourquoi ?

Quel sera le devenir de Paris-Bâle, lorsque le maillage avec Strasbourg par le T.G.V. sera réalisé ?

Les régions et les départements devront-ils, une fois encore - vous êtes également un élu local - financer, comme les routes nationales, les lignes devenues « traditionnelles » ou les nouvelles jonctions avec le T.G.V. ?

La décentralisation a tué, on le sait, les péréquations et la solidarité nationale. Les gares de T.G.V. et les diffuseurs autoroutiers renforceront encore les secteurs privilégiés sur le plan économique.

Après la S.N.C.F., ce sera la France qui sera à « deux vitesses » si des mesures compensatoires ne sont pas rapidement prises par l'Etat, hors financements locaux.

Pour en finir avec ce transport régional qui nous préoccupe fort, certains membres de la commission se sont inquiétés d'une rumeur selon laquelle la contribution de l'Etat au financement du transport d'intérêt régional serait en recul, dans le présent budget ou dans les négociations en cours sur le prochain contrat de plan. Nous aimerions, monsieur le ministre, que vous apaisiez nos craintes en la matière.

La Régie autonome des transports parisiens est également à la recherche de nouvelles relations Etat-entreprise.

Le contrat de plan à l'étude, organisant ces rapports, est actuellement en phase exploratoire, dans le dessein d'inscrire les relations entre l'Etat et la Régie dans un cadre pluriannuel stable reposant sur la définition commune d'objectifs à atteindre.

Les principales orientations prévisibles portent essentiellement sur la qualité du service rendu et sur l'assainissement de la situation financière de l'entreprise.

En matière de qualité du service, on parle beaucoup, aujourd'hui, de la sécurité des usagers et du personnel. Pourriez-vous faire le point sur cette question, monsieur le ministre ? Nous pensons tous, évidemment, à cette fameuse « brigade spéciale » envisagée au mois de septembre dernier, au moment même où certains « anges », d'ailleurs fort sympathiques, venus d'Amérique, prétendaient prendre en charge la sécurité du métro parisien.

En ce qui concerne la situation financière de la R.A.T.P., l'indemnité compensatrice versée par le budget de l'Etat pour équilibrer les comptes de l'entreprise est en recul sensible depuis plusieurs années, et encore pour 1990.

La commission trouve d'ailleurs normal que les transports parisiens soient de moins en moins financés par l'ensemble des contribuables français - vous l'avez dit - et de plus en plus par l'usager, voire les collectivités intéressées, par ailleurs souvent favorisées financièrement par rapport aux autres collectivités de province.

On ne peut que s'inquiéter, toutefois, de l'endettement de l'entreprise : l'encours de sa dette s'élevait, au 30 juin 1989, à 15,5 milliards de francs, chiffre légèrement supérieur à celui de l'année précédente à la même date. On attend, pour l'avenir, un accroissement de l'endettement annuel de la Régie de l'ordre de un milliard de francs. Envisage-t-on, monsieur le ministre, d'apporter un remède à cette situation ?

Pourriez-vous également nous dresser brièvement un tableau de ces programmes, portant les noms - ô combien symboliques ! - de Météor et E.O.L.E., qui viendront désengorger le réseau parisien des transports en commun ?

Nous apprenons ce soir, par la presse, la suppression du réseau de télévision intérieur dans les stations de métro. Ne serait-il pas possible de privatiser ce réseau au lieu de le fermer ? Cela permettrait de dégager la R.A.T.P. de la charge du déficit de ce service ? Je rappelle d'ailleurs que la R.A.T.P. est actionnaire, pour 38 p. 100, dans le réseau de distribution de télévision.

De Paris à la province, le saut est aisé et la commission a exprimé de sévères réserves.

Face aux 4,7 milliards de francs destinés aux transports collectifs de la capitale, on ne trouve que quelques centaines de millions de francs à peine pour les tramways et métro de province : 330 millions de francs en autorisations de programme et 340 millions de francs en crédits de paiement.

L'Etat doit-il encore favoriser la région parisienne au détriment de la province ?

Je ne vous cacherai pas, monsieur le ministre, que la commission s'est montrée plus que réservée sur cet aspect, d'autant plus que vous annonciez, presque en même temps, la libération, à terme, des tarifs de transport. Pourriez-vous nous expliquer vos intentions et justifier la faiblesse des crédits accordés à la province ? L'explication que vous avez donnée tout à l'heure ne devrait pas satisfaire tout le monde.

Le dernier volet de mon propos, et non des moindres, concerne le transport routier. Son trafic augmente, cette année encore, de 12 p. 100.

Cet accroissement du trafic a particulièrement retenu l'attention de notre commission. Celle-ci s'est surtout préoccupée du transport de matières dangereuses qui continuent à transiter, par grandes quantités, à travers les agglomérations. Faudra-t-il attendre un accident grave pour que l'on se préoccupe de cette question ? Peut-on envisager un déplacement de ce type de transport sur la voie ferrée, ce qui présente tout de même un peu moins de risques potentiels ?

Je n'achèverai pas mon propos sans aborder, très vite, la préparation des échéances européennes par notre secteur du transport routier. On peut redouter, en effet, la concurrence d'autres Etats membres - je pense, bien sûr, aux camions néerlandais, portugais ou espagnols, voire irlandais - pour le trafic de cabotage. Nos professionnels sont inquiets.

Le 4 décembre dernier, les ministres des Douze, dont vous-même, monsieur le ministre, ont décidé, à Bruxelles, une première libéralisation du cabotage en adoptant, semble-t-il, le compromis présenté par la France, c'est-à-dire la limitation à 30 p. 100 des autorisations de cabotage par rapport au volume global européen. Qu'en est-il exactement ? Quelle sera la portée réelle de la clause de sauvegarde qui limite les licences de cabotage ?

Enfin, éternel sujet dont on entend beaucoup parler et que nous aimerions voir traiter rapidement : qu'en est-il de l'harmonisation fiscale - taxe intérieure sur les produits pétroliers, taxes sur les véhicules étrangers en République fédérale d'Allemagne -, de l'harmonisation sociale - amplitudes de travail différentes d'un pays à l'autre, avec le problème des heures supplémentaires -, de l'harmonisation technique - mise aux normes des poids et dimensions des véhicules - et de l'harmonisation sur le plan répressif - vous connaissez parfaitement la question ?

Ces mesures d'harmonisation nous paraissent indispensables, dans le cadre européen, au développement d'une saine concurrence, donc à la sauvegarde des entrepreneurs nationaux.

Comment envisagez-vous l'avenir sur ces points, monsieur le ministre ?

Telles sont les questions que s'est posées notre commission. Mais, à l'examen des crédits budgétaires pour les transports terrestres, elle ne s'est pas montrée satisfaite de vos propositions, notamment à l'égard des transports collectifs de province.

En conséquence, elle a émis, à la majorité de ses membres, un avis défavorable à l'adoption de ce projet de budget. *(Applaudissements.)*

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

M. Philippe Adnot, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation pour les voies navigables. Une « politique ambi-

tieuse » de la voie d'eau, c'est sous ce vocable, monsieur le ministre, que vous avez présenté votre volonté d'action dans ce domaine.

Politique ambitieuse ? A travers les réponses à nos questions et les décisions que vous prendrez à la suite du rapport de Mme Chassagne, peut-être ! C'est en tout cas notre vœu le plus cher.

Politique ambitieuse ? Ce n'est pas ce qui ressort de l'analyse que nous pouvons faire du budget qui nous est présenté pour 1990, même si la certitude d'un collectif budgétaire important doit nous entraîner à reconnaître que - permettez-moi de l'espérer - nous en avons fini avec une certaine désaffection vis-à-vis d'un mode de transport qui, pour être ancien, n'en reste pas moins très actuel.

La baisse constante du trafic fluvial, accompagnée d'une réduction des effectifs des compagnies de navigation et de la flotte en service, ainsi que des artisans bateliers - 2 000 aujourd'hui - a des raisons bien connues.

Si la part de la voie d'eau dans le trafic total est nettement plus importante chez nos partenaires - 24 p. 100 en République fédérale d'Allemagne, 36 p. 100 aux Pays-Bas contre 10 à 15 p. 100 dans les zones desservies en France - c'est que ces pays ont réalisé des efforts financiers nettement supérieurs aux nôtres. L'insuffisance du réseau fluvial français - faible gabarit, voies en cul-de-sac, raccordements aux réseaux des pays voisins peu nombreux - est la conséquence d'une non-implication financière.

Pourtant, un fait est à noter : l'évolution du trafic s'est stabilisée en 1988, profitant vraisemblablement de la conjoncture et de l'augmentation du potentiel transportable.

Le transport fluvial présente de nombreux avantages. Son coût est faible, son incidence sur l'activité des ports maritimes est importante, ses effets sur le désencombrement des autres modes de transports sont réels. Enfin, pour illustrer son impact positif sur l'environnement, il faut penser à cette équation : un convoi de 4 400 tonnes représente 220 camions ou 110 wagons. Imaginez l'économie d'espace, de pollution et de bruit !

On pense à tort que ce mode de transport est handicapé par sa lenteur ; il faut replacer cette analyse dans le contexte des flux tendus dans les entreprises et comprendre qu'il s'agit alors d'un stockage intermédiaire.

La commission des finances tient à souligner les deux faits marquants qu'elle tire de l'analyse de ce projet de budget : le risque d'isolement de la France et le différentiel d'investissement qui ne cesse de s'accroître vis-à-vis de nos partenaires.

Seul un plan pluriannuel de développement serait susceptible de réduire notre retard. Or, ce projet de budget, s'il marque la poursuite de l'effort entrepris, ne traduit pas l'effort de relance du transport par voie d'eau dont notre pays aurait besoin.

Le projet de budget des voies navigables est fixé, en dépenses ordinaires et en crédits de paiement, à 474 millions de francs pour 1990, contre 489 millions de francs en 1989, soit une réduction de 3 p. 100. Les autorisations de programme passent de 281 à 278 millions de francs, de sorte que les moyens d'engagement de ce projet de budget - dépenses ordinaires et autorisations de programme - sont quasiment reconduits en francs courants : 473 contre 476 millions de francs.

L'examen du tableau qui figure à la page 16 de mon rapport écrit est significatif : ce budget est de reconduction et correspond aux priorités retenues actuellement, à savoir l'entretien et la restauration des voies navigables - il s'agit, dans ce cas, d'arrêter la dégradation des équipements, d'assurer la sécurité, et les exemples donnés dans le rapport sont édifiants - et la poursuite des actions engagées à travers les contrats de plan Etat-régions : le 9^e plan est réalisé à 80 p. 100 ; quant au 10^e plan, il représentera un total de 434 millions de francs de travaux.

Notons que, dans ce cadre, des transferts de compétences au profit des régions ont été décidés, une compensation au titre de la D.G.D. étant accordée. En 1989, cela a représenté 5 450 000 millions de francs pour la Bretagne et 5,5 millions de francs pour les Pays de la Loire ; en 1990, ce seront 1 750 000 francs pour la Picardie.

D'entrée - la commission des finances l'a souligné - nous sommes au cœur du problème : l'attentisme pour les opérations nouvelles se prolonge.

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 - le C.I.A.T. - le 30 juillet 1987, qui concernent la Seine - plus particulièrement la mise à grand gabarit de la section de trente kilomètres Bray-Nogent, permettant la desserte du port céréalier de Nogent-sur-Seine pour un coût de 170 millions de francs - et la liaison Saône-Rhin, c'est-à-dire les travaux relatifs à la première section Châlon-Tavaux - pour 770 millions de francs - et à la mise à grand gabarit de la section Niffer-Mulhouse - pour 460 millions de francs.

Il avait été prévu, lors de la réunion du C.I.A.T. du 30 juillet 1987, que ces opérations feraient l'objet d'un financement à partir des produits de la privatisation. Ce financement devait prendre la forme d'une dotation en capital octroyée à la Compagnie nationale du Rhône, chargée des travaux sur l'axe Saône-Rhin, et à un établissement public à créer pour les travaux sur la Seine, le solde devant être pris en charge par les collectivités locales.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Les décisions étaient suspendues à la publication du rapport Chassagne. Il a été remis à la fin de 1988 et force est de constater que rien ne bouge.

La commission des finances tient à exprimer fortement son attachement à la liaison Rhin-Rhône. Elle a fait valoir les intérêts bénéfiques qu'aurait cette liaison pour les ports français de la Méditerranée, 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. Ainsi les moyens consacrés par la R.F.A. à cette liaison Rhin-Main-Danube sont-ils passés de 3 150 millions de francs en 1985 à 3 360 millions de francs en 1987.

Vous permettrez au rapporteur de souligner l'intérêt économique de la liaison Bray-Nogent, dont le coût, par ailleurs, est relativement modeste.

Cet exemple est significatif : ce port céréalier, desservant les départements de l'Aube, la Marne, la Seine-et-Marne et l'Yonne, enregistrait 220 000 tonnes transportées en 1982. Il n'en a plus enregistré que 123 000 tonnes en 1988, alors que son potentiel, si le canal passait à 3 000 tonnes, serait d'au moins 400 000 tonnes. Un calcul sommaire permet de chiffrer les économies espérées pour un transport Nogent-Rouen à 21 millions de francs par an !

La preuve est faite : si nous nous contentons d'entretenir les voies navigables, inéluctablement l'utilisation de ce mode de transport diminuera, alors même que le potentiel augmente. Il faut se poser la question : par où ferons-nous transiter les granulats nécessaires à la région parisienne ? Au moment où chacun pense à développer l'agro-industrie, ne serait-il pas judicieux de créer les conditions d'une compétitivité indispensable ?

Le chapitre intéressant l'exploitation des voies navigables concerne la politique de restructuration, qu'elle soit économique ou sociale.

Je dois souligner le rôle positif qu'a joué le Gouvernement dans la mise en place de ce dispositif. En effet, les actions en faveur de la batellerie étaient indispensables, et elles doivent être poursuivies en tenant compte des contraintes communautaires.

La commission des finances tient à attirer votre attention sur le fait que ce nouveau plan nécessitera vraisemblablement des crédits supérieurs aux 38 millions de francs qui sont reconduits dans ce budget.

En conclusion, je dirai que les voies navigables manquent manifestement de perspectives.

A la différence de nos principaux partenaires, qui n'ont cessé de moderniser leur réseau fluvial, notre pays a maintenu ses voies navigables dans un état de vétusté avancé.

En 1993, la République fédérale d'Allemagne inaugurera la liaison Rhin-Main-Danube dont la capacité sera de 18 millions de tonnes par an. Chaque année, ce pays consacre 6,4 milliards de francs à son réseau fluvial, dont 2,7 milliards pour les seuls investissements.

Les Pays-Bas viennent de décider la mise en place d'un plan, s'appliquant jusqu'en 1993, de près de 2 milliards de francs afin de moderniser leur réseau, qui est déjà équipé aux deux tiers en voies à grand gabarit.

La Belgique consacre à son réseau des sommes qui sont près de trois fois supérieures à celles que la France inscrit. Notre pays, en effet, ne consacre annuellement que 500 millions de francs environ à ses voies d'eau, en investissement, soit cinq fois moins que la République fédérale d'Allemagne.

Pourtant, l'intérêt économique de la voie d'eau dans le transport de marchandises est indéniabie, comparé aux autres modes de transports, et justifie l'effort réalisé par nos partenaires. Toutes les études économiques convergent, en effet, pour montrer que le coût total de la tonne transportée au kilomètre varie de 20 centimes environ pour la voie d'eau, à 25 centimes pour le fer et à 60 centimes pour la route.

Les voies navigables françaises présentent des faiblesses structurelles dues au fait que les voies à grand gabarit, qui conditionnent le développement d'un transport fluvial moderne et rentable, sont trop peu nombreuses. De plus, elles ne sont reliées entre elles que par des canaux à gabarit nettement insuffisant et ne sont pas raccordées aux grands réseaux européens. Ainsi a-t-on pu comparer le réseau fluvial français à « un réseau d'autoroutes reliées par des chemins de terre ».

En outre, le réseau existant a souffert, ces dernières années, de la lente érosion des crédits d'entretien et de restauration des voies navigables.

Ainsi l'amélioration de l'état du réseau actuel apparaît-elle comme la première priorité. De ce point de vue, cette réhabilitation du réseau existant pourrait inclure quelques opérations nouvelles qui, sans changer la structure du réseau, en améliorerait la productivité et valoriserait mieux les investissements réalisés les années antérieures.

Ces opérations sont bien connues. Il s'agit de l'achèvement de l'aménagement de la Saône, de Chalon à Laperrière, et de la mise à grand gabarit de la liaison Bray-Nogent afin de mieux desservir le port céréalier de Nogent-sur-Seine.

S'agissant de la réalisation de liaisons nouvelles, les projets sont d'une autre envergure et d'un coût assurément plus élevé.

La liaison Seine-Nord, permettant la jonction entre les bassins de la Seine et du Nord, n'est actuellement assurée que par un canal de petit gabarit, de 800 tonnes. La mise à grand gabarit de cette liaison permettrait de relier l'important trafic transitant par la Seine - Paris, zones industrielles de l'Oise et de Saint-Quentin - au réseau européen via le réseau belge. Il assurerait un véritable désenclavement d'une partie essentielle de la flotte fluviale française. Si son coût est élevé - 7 à 8 milliards de francs - sa rentabilité paraît néanmoins assurée.

La liaison Saône-Rhin, enfin, s'inscrit aussi bien dans la perspective de l'avenir des régions du sud-est de la France que dans celle du territoire du Marché unique européen. Déjà réalisée à 75 p. 100, elle fournit, en plus, 12,6 milliards de kilowattheures.

Si les diverses études de rentabilité de ce projet, qui ont été effectuées les années précédentes, divergent, c'est essentiellement en raison de la prise en compte plus ou moins importante du caractère de projet à long terme inhérent à un pareil investissement, qui s'élève à 17 milliards de francs. Mais on se doit d'insister plus particulièrement sur le triple intérêt géopolitique de cette liaison.

L'encombrement actuel de l'espace rhénan conduira les entreprises allemandes, voire helvétiques, en l'absence de réalisation de cette liaison, à implanter leurs industries sur l'axe danubien au détriment de l'axe rhodanien, axe danubien dont les récents événements en Europe de l'Est ne font que renforcer le potentiel de développement.

Ce retard ne doit pas s'aggraver au seul bénéfice des pays voisins qui, ayant eu politiquement raison hier, auront économiquement raison demain. Les voies fluviales du nord-est européen vers Berlin et Prague, d'une part, et du Sud-Est,

avec la liaison Rhin-Main-Danube vers les Balkans, d'autre part, relieront les axes lourds et modernes de R.F.A., le Benelux et les seuls ports de la mer du Nord aux pays de l'Est.

La France, son économie et ses façades maritimes ne peuvent se contenter d'être bien placées sur un axe Nord-Sud desservi très majoritairement par le seul mode routier et ne pas être parties prenantes au développement actuel et futur des échanges avec l'Europe continentale.

Dans un tel environnement, seul un réseau d'infrastructures incluant les trois modes de transports terrestres assurera à notre pays les conditions harmonieuses d'une croissance nécessaire à ses échanges.

Ces deux projets d'envergure s'inscrivent ainsi dans une perspective différente. Le premier présente un intérêt économique évident et prend la forme d'un véritable rattrapage dans la modernisation de la structure de notre réseau, alors que le second repose plus sur le long terme et constitue une action à caractère géopolitique visant à intégrer plus encore nos régions du Sud-Est à l'espace européen.

L'avenir qui s'offre à notre réseau fluvial repose donc sur le choix entre un réseau maintenu en sa configuration actuelle - avec une remise en état et la réalisation des quelques opérations nouvelles que j'ai rappelées, visant à optimiser les investissements déjà réalisés mais, dans ce cas, nous serions isolés quasi définitivement des réseaux européens en cours d'achèvement, notamment à l'est de l'Europe - et un réseau enrichi des deux liaisons Seine - Nord et Saône - Rhin, qui s'intégrerait, à échéance d'une vingtaine d'années, dans le développement des réseaux européens.

Il s'agit là d'un choix majeur, qui nécessitera, certes, des moyens financiers d'ampleur très différente, selon la solution retenue, mais il importe à présent qu'il soit réellement effectué et que les différentes modalités de financement - budgétaires, mais aussi participations de tous les usagers de la voie d'eau - soient envisagées.

Le Gouvernement a demandé à Mme Chassagne un rapport permettant de l'éclairer sur les perspectives d'évolution du transport fluvial en France ainsi que sur ses différentes modalités de financement. Le Gouvernement dispose de ce rapport depuis maintenant un an : il doit faire connaître son orientation.

La commission des finances s'en remet à la sagesse du Sénat concernant ce projet de budget pour 1990. Sa position est largement déterminée par l'annonce d'un effort supplémentaire de 200 millions de francs dans le collectif budgétaire, ce qui correspond à un effort de 40 p. 100.

Cela dit, la commission vous pose, monsieur le ministre, une seule et vraie question : avez-vous, et le Gouvernement avec vous, l'ambition d'avoir une vraie politique de la voie d'eau ?

Il n'est plus temps de s'abriter derrière des études ; les autres pays de la Communauté, eux, ont décidé. Les laisserons-nous tirer seuls les dividendes de leur prévoyance ? Allons-nous prendre le risque de laisser se déplacer les axes de développement lourd de l'Europe ? Tout retard dans la décision aura des conséquences irréversibles. Les événements survenus à l'Est renforcent cette conviction.

De plus, personne ne peut plus mettre en doute le caractère à la fois écologique, économique, sûr, « aménageur » et stratégique de la voie d'eau.

Le Gouvernement qui aura la force et la volonté d'intégrer la France à l'Europe des voies navigables restera dans l'histoire.

J'ai cru comprendre que le Premier ministre ne reculait pas devant les travaux herculéens (*Sourires.*) et que le Président de la République aimait les défis ; la commission des finances, dans l'intérêt de la France, vous demande de relever celui-là, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste.*)

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

M. Paul Loridant, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation pour les routes et la sécurité routière. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget des routes et celui de la sécu-

rité routière font l'objet d'une présentation séparée. Néanmoins, comme rapporteur de ces deux budgets, je ne ferai qu'une seule intervention à cette tribune, en distinguant toutefois chacun de ceux-ci afin de rendre le plus claire possible la compréhension de mon exposé.

La première partie de mon exposé porte sur les crédits relatifs aux routes.

En 1989, ces crédits étaient présentés sur le budget de l'équipement et du logement. En 1990, ils sont regroupés dans le budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer au sein de la section II - transports intérieurs - qui comprend trois sous-sections, la deuxième regroupant les crédits des routes.

Le budget des routes en moyens de paiement s'élève, en 1990, à 7 731,72 millions de francs au lieu de 7 567,32 millions de francs en 1989, soit une progression de 2,17 p. 100.

Apprécié en moyens d'engagement, ce qui est plus conforme à la vocation d'investissement de ce budget, les crédits s'élèvent à 9 312,52 millions de francs au lieu de 9 387,42 millions de francs en 1989, soit une légère diminution de 0,8 p. 100.

Cependant, à l'intérieur de cette enveloppe, le projet de budget pour 1990 prévoit des ajustements divers en fonction des trois grandes priorités que sont le développement du réseau autoroutier, le développement du réseau routier national et l'entretien du réseau routier national.

Je traiterai, tout d'abord, du développement du réseau autoroutier.

La dotation budgétaire affectée au plan autoroutier non concédé passe, en autorisations de programme, de 100 millions de francs à 70 millions de francs en 1990. Ces crédits recouvrent, pour l'essentiel, des crédits d'études.

Les sociétés concessionnaires devraient, pour leur part, lancer en travaux 300 kilomètres environ de nouvelles sections autoroutières en 1990 contre 320 kilomètres en 1989, 298 en 1988 et 206 en 1987.

La France dispose maintenant d'un réseau autoroutier de 7 000 kilomètres dont 5 000 environ d'autoroutes de liaisons et 1 500 de voies rapides urbaines à caractère autoroutier.

Ce réseau autoroutier, qui draine plus de 40 p. 100 de l'ensemble du trafic, converge encore trop vers le centre parisien. C'est pourquoi l'effort principal doit aujourd'hui se porter sur le maillage du réseau autoroutier existant en contournant la région parisienne.

Le projet de budget pour 1990 se situe dans le prolongement du schéma directeur du 13 avril 1987 ; il en renforce l'ambition.

Au carrefour de l'Europe, la France se devait de réunir au plus vite les conditions de l'aménagement routier du territoire national, en favorisant notamment le désenclavement de certaines régions, en particulier le Massif central.

Alors que le rythme annuel de mise en chantier d'autoroutes nouvelles était seulement d'une centaine de kilomètres pendant la période 1984-1986, les travaux se sont accrus en 1987 avec 206 kilomètres et en 1988 avec 298 kilomètres.

Le Gouvernement actuel a donné une impulsion nouvelle au schéma directeur de 1987 puisque, lors de sa réunion du 17 novembre 1988, le comité interministériel pour l'aménagement du territoire a décidé de lancer 739 kilomètres supplémentaires de liaisons autoroutières concédées.

Au total, les autoroutes nouvelles, qui seront mises en chantier sur dix ans à partir de 1989, avoisinent les 3 200 kilomètres. La liste de celles-ci serait trop longue à vous décrire et, surtout, trop fastidieuse à entendre. Aussi vous renverrai-je, mes chers collègues, au rapport dont je suis le signataire.

S'agissant des relations financières entre les sociétés d'autoroutes et l'Etat, il est bon de rappeler ici que la construction et l'exploitation des autoroutes en France sont assurées, pour l'essentiel, par des sociétés concessionnaires. Celles-ci regroupent des sociétés d'économie mixte et une société financière, Cofiroute, et sont régies par des relations particulières avec un établissement public, Autoroutes de France, dont la principale fonction est d'être, en quelque sorte, un régulateur financier entre sociétés excédentaires et sociétés temporairement déficitaires.

Sous l'effet de la croissance continue du trafic, le système autoroutier dans son ensemble a dégagé un résultat de trésorerie de 908,51 millions de francs en 1988. La situation est saine. De plus, d'après les prévisions du F.D.E.S., des excé-

dents de trésorerie devraient se produire encore les années ultérieures, à la condition expresse que le montant total de l'endettement des sociétés se stabilise à un niveau raisonnable et que les tarifs des péages s'alignent au moins sur l'évolution des prix alors qu'ils lui sont, pour l'heure, inférieurs.

Sur l'ensemble de ce chapitre, la commission a estimé que les engagements pris ces dernières années en matière d'équipement autoroutier étaient honorés et faisaient l'objet de dotations suffisantes.

Je traiterai maintenant du développement du réseau routier national, qui apparaît comme la deuxième priorité affichée dans ce projet de budget.

La desserte fine du territoire et l'écoulement du trafic dans de bonnes conditions au cœur des agglomérations nécessitent un effort complémentaire et parallèle à l'effort autoroutier sur les autres axes structurants, afin de permettre à l'armature autoroutière de jouer pleinement son rôle.

Le projet de budget pour 1990 prévoit une enveloppe d'autorisations de programme de 5 955 millions de francs pour les investissements routiers, soit une progression de 2,5 p. 100.

Les crédits de paiement correspondants s'élèvent à 4 149 millions de francs, soit une augmentation de 12,2 p. 100. A cette enveloppe, il convient toutefois d'ajouter 256 millions de francs provenant du versement d'Autoroutes de France.

Le montant total des moyens dégagés en faveur des routes, qui augmente de 6,9 p. 100, s'élève donc à 6 211 millions de francs. Ils se répartissent de la manière suivante : désenclavement du Massif central, désenclavement de la Tarentaise dans la perspective des jeux Olympiques d'hiver de 1992, plan d'accompagnement du tunnel sous la Manche, exécution des autres contrats de Plan Etat-régions, plus particulièrement Etat et région d'Ile-de-France.

La poursuite du plan routier pour le Massif central demeure un des objectifs majeurs de ce budget avec, notamment, l'aménagement des deux grands axes Nord-Sud constitués par les R.N. 9 et R.N. 20 et la modernisation des principaux axes transversaux, axe Centre-Europe-Atlantique et R.N. 88.

Il convient, par ailleurs, de rappeler que l'Etat finance à 100 p. 100 ce plan routier, sans participation des collectivités locales.

L'aménagement de la R.N. 90 dans la vallée de la Tarentaise a fait l'objet de deux conventions passées entre l'Etat et le département de la Savoie. Le désenclavement de ce département constitue également une priorité. Mais il va de soi que le choix d'Albertville pour les jeux Olympiques d'hiver de 1992 aura considérablement accéléré la mise en œuvre de cet ambitieux programme.

Par ailleurs, l'autoroute Pont-Royal - Albertville, totalement engagée en travaux en 1988, sera mise en service pour l'ouverture des jeux Olympiques.

La réalisation du lien fixe Transmanche comporte d'importantes incidences routières dans la région Nord-Pas-de-Calais, ce qui devrait vous faire plaisir, monsieur le ministre, ainsi que dans les régions Picardie et Haute-Normandie. Cela a conduit le Gouvernement à adopter des mesures de grande envergure, à savoir la construction, d'une part, d'une liaison à deux fois deux voies entre Rouen et Abbeville afin d'assurer le raccordement par l'ouest à la future autoroute A 16 Paris-Boulogne, et, d'autre part, d'une liaison à deux fois deux voies entre Boulogne et la frontière belge, via Dunkerque.

Il est à noter que l'Etat apporte son concours financier à cette opération selon la règle du cofinancement préférentiel, puisque sa participation représente les deux tiers du coût des travaux, au lieu de la moitié habituellement.

Enfin, dernier volet prioritaire à l'intérieur de ce chapitre, l'enveloppe de 23 milliards de francs affectée aux contrats Etat-régions comporte un crédit de 3,2 milliards de francs réservé au contrat Ile-de-France correspondant à la part cofinancée par l'Etat, soit 40 p. 100.

Les principales opérations concernent un certain nombre de liaisons. Il s'agit, tout d'abord, de la Francilienne, l'aménagement de la liaison A 1 - A 10 par l'est de Paris devant être achevé en 1990. Il s'agit également des voies rapides urbaines, notamment dans le Val-d'Oise et les Hauts-de-Seine ainsi qu'à Roissy, Marne-la-Vallée, Massy-Palaiseau, Saint-Quentin-en-Yvelines. Il s'agit, enfin, de trois liaisons autorou-

tières à péage qui seront concédées par l'Etat pour un montant de 10 milliards de francs. Les autoroutes B 12 et A 88 seront partie intégrante de la Francilienne ; l'autoroute B 12 reliera l'A 10 de Massy à Saint-Quentin-en-Yvelines et l'autoroute A 88 reliera Orgeval à Cergy-Pontoise.

Je dois à la vérité de relater, monsieur le ministre, la forte réticence des élus locaux de la région à la réalisation de l'autoroute B 12, qui, fait aggravant, sera à péage.

Le principe du péage pour les réseaux concédés d'accueil en Ile-de-France des futures autoroutes A 16 et A 88 n'a pas encore été arrêté.

Je dois vous dire, monsieur le ministre, que les péages posent de sérieux problèmes dans la région d'Ile-de-France tant aux usagers et qu'aux élus locaux.

Par ailleurs, dans le cadre d'actions immédiates en Ile-de-France lancées par le Premier ministre, le conseil des ministres du 13 octobre 1989 a décidé de proposer à la région d'Ile-de-France deux mesures complémentaires portant sur un montant global de 1,5 million de francs - en cofinancement - en plus des ressources prévues au contrat Etat-régions. Elles visent à assurer le bouclage du périphérique d'Ile-de-France A 86 d'ici à 1998 et à accélérer le programme d'autoroutes concédées.

Votre rapporteur tient à renouveler les réserves qu'il avait exprimées l'an passé sur le principe du péage sur certains tronçons de la Francilienne, notamment sur l'autoroute B 12, dès lors que ces péages n'assureront plus la cohérence du statut de cette voie rapide qui aura vocation, en grande partie, sur le reste de son parcours, à être gratuite. De plus, votre rapporteur s'est inquiété de l'insuffisance des points d'accès sur les autoroutes urbaines, ce qui entraîne de nombreux embouteillages.

Comme pour le plan autoroutier, la commission des finances relève que les engagements pris ces dernières années en matière d'équipement du réseau routier national sont honorés et font l'objet de dotations satisfaisantes.

Néanmoins, s'agissant des contrats de plan Etat-régions, la commission rappelle le principe d'un complément de financement de ces contrats, grâce au versement d'une somme de 500 millions de francs en moyenne annuelle par Autoroutes de France, qui a déjà été approuvé dans le budget 1989.

Il s'agit du remboursement d'une avance de l'Etat, lequel détient ainsi une créance de l'ordre de 11 milliards de francs sur Autoroutes de France.

Compte tenu de l'amélioration de la situation financière des sociétés d'autoroutes, A.D.F. sera en mesure de commencer ces remboursements en 1990. Il conviendrait donc, selon la commission des finances, d'utiliser en priorité dans les contrats de plan le produit de ces remboursements au financement d'investissements routiers qui seraient autrement tombés en recettes au budget général, sans contrepartie pour le budget des routes. J'espère, monsieur le ministre, que M. Charasse ne nous écoute pas ! (*Sourires.*)

Je terminerai la première partie de mon intervention sur le budget des routes en traitant de l'entretien du réseau routier national.

Afin de remédier à la fragilité du réseau initial, une importante action en profondeur avait été entreprise dès 1969. L'effort a été concentré sur trois types de programmes : le renforcement des chaussées et l'aménagement qualitatif, l'entretien des ouvrages d'art et des chaussées et la mise hors gel de celles-ci.

Les quelques hivers rigoureux des années 1984, 1985 et 1986, ont démontré le bien-fondé de ces mesures. Sur le plan technique, les chaussées renforcées restées libres à la circulation n'ont pas subi de dégâts notables, alors que les chaussées non renforcées ont été dégradées en dépit de la pose de « barrières de dégel ».

Les crédits prévus pour l'ensemble de ces interventions s'élèvent pour 1990 à 3 240 millions de francs au lieu de 3 445 millions de francs en 1989, soit une réduction de 5,9 p. 100.

Cette baisse de crédits résulte notamment de la diminution de 252 millions de francs des crédits affectés aux renforcements coordonnés de chaussée. Cela peut éventuellement se comprendre quand on sait que 82 p. 100 du réseau routier national a déjà fait l'objet de tels travaux.

La dotation budgétaire pour l'entretien et la rénovation des ouvrages d'art s'élèvera à 230 millions de francs en 1990.

Les crédits consacrés aux programmes sur le réseau dit de « niveau des services S 1 » progresseront de 1,7 p. 100 en 1990.

Sur l'ensemble de ce chapitre, la commission des finances s'est inquiétée de la faible revalorisation des crédits d'entretien courant, qui diminuent de 0,8 p. 100 et de la très forte baisse des crédits de mise hors gel. Ces dernières seront, en effet, passées en deux ans de 1 074 millions de francs à 390 millions de francs.

En outre, la commission a estimé que cette dotation avait désormais atteint un plancher et elle s'est préoccupée de l'incidence de cette situation sur la sécurité du réseau routier.

En conclusion de mon exposé sur ce budget des routes, je rappelle que, pour 1990, il s'inscrit dans la continuité des engagements pris les années précédentes : programme autoroutier, désenclavement, contrats Etat-régions.

Pendant, ce projet de budget comporte des zones d'ombre en matière d'entretien du réseau routier. C'est pourquoi, dans sa majorité, la commission a décidé de laisser à l'appréciation du Sénat l'opportunité de voter ce projet de budget des routes.

J'en viens maintenant à la seconde partie de mon exposé, qui porte sur la sécurité routière.

Pour l'année 1988, le bilan statistique des accidents corporels de la circulation routière a été négatif. Le nombre des accidents a en effet augmenté de 2,9 p. 100 en 1988 par rapport à 1987 et s'est élevé à 775 887 accidents. Plus grave, le nombre des tués s'élève à 10 550 ; il a considérablement augmenté : 8 p. 100.

Pourtant, l'année précédente avait vu le décompte tragique des morts devenir, pour la première fois depuis 1961, inférieur à 10 000.

Pour les six premiers mois de 1989, le nombre des accidents de la route a diminué de 6 p. 100 par rapport à la même période de 1988, tandis que le nombre de tués s'infléchissait de 6,3 p. 100. Cette évolution positive poursuit celle qui a été enregistrée à la fin de l'année 1988. Elle nous fait espérer un nombre de tués inférieur à 10 000 sur l'ensemble de l'année.

De cet étalage terrible de chiffres, terrible, car il s'agit de drames humains, je tire deux conséquences.

Tout d'abord, le maintien d'un effort permanent des pouvoirs publics pour la sécurité routière est une ardente obligation. Chaque année, plus de 10 000 personnes meurent sur les routes et plus de 50 000 personnes sont gravement blessées. Les accidents de la route constituent la première cause de mortalité et de handicaps pour les jeunes. Le coût de ces accidents pour l'ensemble de la collectivité est évalué à plus de 100 milliards de francs chaque année ; c'est énorme ! Nous ne pouvons accepter ces chiffres sans réagir.

Par ailleurs, l'action entreprise avec rigueur et vigueur par le Gouvernement commence à porter ses fruits. Depuis que l'alarme a été sonnée, en août 1988, par M. le Premier ministre - M. Michel Rocard s'était en effet ému de l'augmentation du nombre d'accidents et de tués - les chiffres sont en baisse.

En effet, les moyens de lutte contre les accidents de la route existent et sont connus : une meilleure sensibilisation de l'opinion publique, l'amélioration de l'état du réseau et l'adaptation du système préventif et répressif.

Il faut qu'une volonté politique appuie ces moyens ; celle-ci existe et se manifeste dans ce projet de loi de finances, ce dont la commission des finances et son rapporteur se réjouissent.

Le projet de budget qui est globalement consacré à la sécurité routière augmente en effet de 12,11 p. 100 en moyens de paiement et de 7,05 p. 100 en moyens d'engagements. Cette hausse est particulièrement significative de la volonté politique des pouvoirs publics. L'Assemblée nationale, en outre, a majoré ce projet de budget de 1 760 000 francs, de façon à financer certaines opérations d'aménagement de la voirie routière.

Deux priorités se dégagent de ce projet de budget : les crédits sont en effet concentrés sur la résorption des points noirs et sur la sensibilisation des conducteurs.

S'agissant de la résorption des points noirs, il apparaît nettement, d'après les statistiques de la délégation à la sécurité routière, que la qualité des infrastructures constitue un fac-

teur décisif pour la sécurité. Ainsi, une autoroute est quatre fois plus sûre qu'une route nationale ordinaire et une route récente est trois fois plus sûre qu'une route ancienne.

Il est donc nécessaire d'améliorer la qualité du réseau, notamment les tronçons sur lesquels se produisent trop d'accidents graves. Environ deux cents points noirs subsistent, malgré leur réduction constante depuis une dizaine d'années. En 1989, l'effort avait été quasiment doublé, afin de les faire disparaître en cinq ans.

Les crédits prévus en 1990 seront maintenus à 270 millions de francs, confirmant la poursuite de l'effort engagé avec l'aménagement de quatre-vingts points noirs environ.

L'objectif soutenu par votre rapporteur est d'aboutir à la suppression totale des points noirs dans trois ou quatre ans. Monsieur le ministre, il faudra tenir cet engagement ; il serait même hautement souhaitable de le réaliser plus rapidement que prévu, pour s'attaquer ensuite aux points dangereux des réseaux secondaires dont la liste n'est pas établie.

Je traiterai maintenant des actions de sensibilisation de l'opinion publique.

Il faut agir sur les consciences des conducteurs, éduquer et sensibiliser les automobilistes, afin de modifier leurs comportements. Nous sommes tous concernés ; des enquêtes ont en effet montré que, dans plus de 90 p. 100 des cas, les accidents mortels reposent sur des facteurs dont le conducteur a seul la maîtrise : la vitesse, l'alcool et le port de la ceinture de sécurité.

Mon rapport écrit montre l'efficacité des actions de sensibilisation sur ces thèmes. La baisse sensible des accidents, depuis août 1988, l'illustre aussi. Des campagnes renouvelées d'information et de sensibilisation sont donc indispensables.

Le projet de budget pour 1990 consacre la poursuite de l'effort engagé l'année précédente, puisqu'une dotation de 55 millions de francs est allouée au délégué interministériel à la sécurité routière, en progression de 20 p. 100 par rapport à 1988.

Outre ces priorités, d'autres actions sont poursuivies.

En premier lieu, des actions d'exploitation et d'information routières sont entreprises afin d'améliorer la circulation.

Les crédits de fonctionnement affectés à ces programmes s'élèvent, en 1990, à 92 millions de francs, soit une hausse de 9,5 p. 100.

Au nom de la commission des finances, je tiens à relever l'effort accompli avec le projet Sirius, un dispositif d'information en temps réel des automobilistes visant à améliorer la fluidité du trafic sur les grands axes autoroutiers d'Ile-de-France.

Le coût total du projet, conclu dans le contrat de plan Etat-région, est de 245 millions de francs. Pour 1990, la contribution financière de l'Etat s'élèvera à 52,3 millions de francs en autorisations de programme et à 17 millions de francs en crédits de paiement.

Ce projet ambitieux montre la nécessité d'une action conjointe entre les collectivités locales et l'Etat.

Les actions d'incitation à la sécurité routière montrent aussi cette nécessaire coordination. Il s'agit en effet d'associer les collectivités locales et d'autres partenaires dans la lutte contre les accidents de la route.

Le projet de budget permettra la mise en œuvre des programmes locaux de sécurité routière destinés à remplacer l'ancien objectif « moins 10 p. 100 ».

Enfin, pour les actions de formation des conducteurs, 201,4 millions de francs de crédits sont inscrits pour 1990, soit une augmentation de 3,2 p. 100.

Je voudrais maintenant, au nom de la commission des finances, rappeler l'importance des orientations arrêtées lors du conseil interministériel du 26 octobre 1988 consacré à la sécurité routière. Les mesures décidées commenceront à être mises en œuvre en 1990.

La politique de sécurité routière relève d'abord d'une volonté interministérielle. D'autres moyens sont, en effet, mis en œuvre par d'autres ministères sur leur budget propre. De plus, la mobilisation de l'ensemble du Gouvernement renforce l'impact des décisions sur l'opinion publique.

Les orientations retenues s'articulent autour de quatre thèmes.

Tout d'abord, la mobilisation des énergies, au plan tant local que national, passe par une volonté d'information et par le renforcement du rôle du préfet.

Par ailleurs, s'agissant de l'amélioration de la prévention et de la répression, 800 appelés supplémentaires seront affectés, en 1990, aux unités spécialisées de la gendarmerie et de la police nationale. A cet égard, une contribution financière des sociétés d'autoroutes est prévue pour 1990. La commission des finances s'est quelque peu étonnée de cette méthode de financement du corps de la gendarmerie. En effet, le financement de la sécurité par la présence de gendarmes sur les routes relève, à son avis, non pas des sociétés d'autoroute, mais plutôt d'un rôle régalien traditionnel de l'Etat.

Le troisième thème concerne l'éducation des jeunes. La promotion de l'apprentissage de la conduite auprès des futurs conducteurs donnera corps, dans quelques années, à une meilleure perception par chacun de l'insécurité routière.

Enfin, le quatrième et dernier thème a trait aux actions de sécurité à long terme, c'est-à-dire le contrôle technique des véhicules et la mise en place du permis à points. Ces deux mesures existent déjà chez nos voisins. Lorsque l'on sait que la comparaison de notre situation et celle de nos voisins nous est défavorable, on ne peut qu'être incité à aller dans cette direction.

Le contrôle technique devrait être mis en œuvre en 1990. Il vise à soumettre obligatoirement les voitures particulières de plus de cinq ans d'âge à un contrôle périodique tous les trois ans, avec obligation de réparer les principaux organes de sécurité défectueux. Ces contrôles seront effectués par des opérateurs indépendants de la profession de la vente et de la réparation automobile.

Cependant, les travaux préparatoires à l'élaboration des textes réglementaires ont fait apparaître la nécessité d'une phase transitoire afin de rendre le contrôle technique sociale-ment et économiquement acceptable.

Le permis à points a enfin été institué par la loi du 10 juillet 1989. Son objectif est double : pédagogique et dissuasif.

Il vise à inciter les conducteurs qui commettent occasionnellement des erreurs de conduite à un respect plus rigoureux de la réglementation et à pénaliser lourdement ceux qui ignorent les règles élémentaires du code de la route.

Il sera mis en œuvre à compter du 1^{er} janvier 1992, lorsque le fichier des permis de conduire aura été informatisé en totalité.

La commission des finances, comme son rapporteur, se félicite de la poursuite de l'effort engagé pour la sécurité routière, ainsi que de la mise en œuvre progressive des orientations décidées par le comité interministériel chargé de cette question.

Les efforts du Gouvernement pour lutter contre l'insécurité routière sont indéniables et méritent d'être soutenus par notre assemblée.

Sous l'autorité d'un ministre et d'un secrétaire d'Etat spécialement chargé de cette question, en liaison étroite avec un délégué interministériel d'une grande compétence, une politique cohérente a été menée ces dernières années afin de stopper l'augmentation dramatique du nombre des accidents et de réduire, par une action plus en profondeur, l'état d'insécurité routière que connaît encore notre pays.

Le projet de budget pour 1990 concrétise au plan financier l'effort du Gouvernement et se trouve prolongé par la mise en œuvre des décisions du comité interministériel de la sécurité routière.

Cet effort devra être poursuivi avec ténacité dans les années ultérieures, afin que notre pays atteigne un niveau de sécurité au moins comparable à celui des pays voisins.

La commission des finances a décidé de proposer au Sénat l'adoption de ce projet de budget consacré à la sécurité routière. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

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 pour les routes et les voies navigables. Si le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan s'était contenté d'un rapide survol des crédits destinés respectivement aux routes et aux voies navigables, il aurait pu, en ouverture de son propos, vous faire compliment, monsieur le ministre, pour le budget des routes et déplorer la parcimonie de celui des voies navigables.

En outre, ces deux enveloppes financières constituent deux illustrations strictement opposées d'une même ambition, pourtant souvent et clairement affichée, face au défi européen de la prochaine décennie, en matière de communications et de transports.

D'un côté, le projet de budget des routes, présenté comme l'expression d'une priorité, en vue notamment des échéances européennes désormais proches, se révèle, en apparence tout au moins, comme globalement positif.

D'un autre côté, le projet de budget des voies navigables s'annonce, une fois encore - je pourrais d'ailleurs vous en vouloir, monsieur le ministre, de m'obliger ainsi à lasser chaque année mon auditoire ! - comme un poste sacrifié, en dépit de l'imminence de ces échéances européennes. Notre collègue Philippe Adnot a très justement évoqué ce point.

Aussi me permettra-t-elle, pour la clarté de mon intervention, de distinguer ces deux secteurs.

Le projet de création d'infrastructures routières, proposé par le Gouvernement, est incontestablement très ambitieux. Il se fonde, pour l'essentiel, sur le « schéma Méhaignerie », présenté voilà deux ans, qui avait recueilli notre assentiment unanime. Il s'est vu, depuis lors, confirmé, accéléré et renforcé par les « orientations Maurice Faure » ; pardonnez-moi cette personnalisation du débat...

L'intérêt de ce maillage routier de notre territoire n'échappe à aucun d'entre nous. C'est sans doute la riposte indispensable à la constitution de ce fameux « croissant européen », qui, si l'on en croit certains experts en géopolitique, pourrait schématiser la circulation des hommes et des biens à l'horizon de 1993 ou de l'an 2000, en empruntant un circuit Grande-Bretagne, Belgique, République fédérale d'Allemagne, Italie, Espagne - cela vaut également en partie pour les voies navigables, sauf bien entendu pour l'Italie - qui éviterait soigneusement notre pays, tout en favorisant les zones concernées.

Votre projet est ambitieux, monsieur le ministre, puisqu'il consiste à lancer 300 kilomètres d'autoroutes par an, à réaliser 3 200 kilomètres de voies supplémentaires sur les dix ans à venir, complétés, le cas échéant - vous nous le direz, monsieur le ministre -, par 740 kilomètres de liaisons en sus.

Face à ce programme, la commission des affaires économiques et du Plan a constaté que les crédits n'étaient pas à la hauteur de cette vaste ambition.

Pour les dépenses d'infrastructure, les autorisations de programme, qui symbolisent indéniablement les orientations à venir du budget de l'Etat, ne progressent que de 2,2 p. 100 pour atteindre 6,07 milliards de francs. Encore faut-il préciser qu'à ces dotations il convient d'inclure 256 millions de francs provenant d'un remboursement anticipé de l'établissement Autoroutes de France. Et je ne parle pas des 638 millions de francs qui vont dans le budget général et qui seront, selon vos propos, réintégrés, lors d'un collectif, en faveur des routes. Je comprends bien mal ce mécanisme. Je souhaiterais obtenir quelques explications. Cela aurait été plus simple avec d'autres modalités.

Par ailleurs, certains de nos collègues - je ne doute pas qu'ils interviennent dans ce sens au cours de notre débat - se sont inquiétés de savoir si un calendrier, un échéancier précis des réalisations et de leur financement prévisionnel était disponible, afin de juger du caractère réalisable du schéma routier. Je n'ai pu répondre à leur attente, n'ayant pu réunir toutes les informations nécessaires. Je ne puis, au passage, que déplorer la réponse évasive de la direction de l'établissement Autoroutes de France à ma demande d'audition.

En outre, vous concevrez aisément que la mission du rapporteur pour avis se complique singulièrement quand on apprend qu'une réunion d'un comité interministériel pour l'aménagement du territoire devrait se tenir prochainement afin de fixer définitivement les priorités du schéma autoroutier, ainsi que son échéancier, et que, de surcroît, la réunion du F.D.E.S. - mais c'est chaque année ainsi - définissant les autorisations d'emprunts pour les sociétés autoroutières n'aura lieu qu'après le vote de la loi de finances pour 1990.

Ainsi, votre effet d'annonce relatif aux mises en chantier d'autoroutes est-il quelque peu obscurci par les incertitudes qui l'entourent.

Il nous tarde de connaître les décisions du Gouvernement sur le choix de plusieurs tracés autoroutiers. Je n'en citerai que quelques-uns pour mémoire, monsieur le ministre.

En région parisienne - je le fais à la demande de certains de nos collègues - qu'en est-il des tracés, des autoroutes concédées B 12 - on vient d'en parler - A 14, A 16 et A 5 ? En outre, la A 86 Ouest, dont l'Etat a souligné l'urgence, sera-t-elle réalisée, et quand ? Je fais la même observation pour la A 86 Est et Sud.

Qu'en est-il également de la définition du tracé Tours-Vierzon et de celui qui concerne - pardonnez-moi ! - la région dont votre rapporteur est l'élu, je veux parler de l'autoroute A 29, notamment le tronçon Amiens-Saint-Quentin dont il m'avait été dit - je ne cite personne par courtoisie, monsieur le ministre - que le tracé devait être fixé dès septembre 1989. Aussi, mes collègues et moi-même, nous attendons vos réponses avec beaucoup d'impatience, monsieur le ministre.

Si l'on ne peut pas parler de l'avenir avec précision, du moins peut-on se féliciter des réalisations effectuées au cours de l'année. Le programme de mise en travaux et de mise en service continue de se dérouler conformément aux engagements et nous nous en réjouissons.

Nous avons toutefois été moins convaincus par le programme d'entretien du réseau existant qui, cette année encore, est sacrifié sur l'autel des infrastructures.

Ce sont surtout les renforcements et aménagements qualitatifs qui supportent ces coupes claires : diminution de 43,6 p. 100 en crédits de paiements et de 39,3 p. 100 en autorisations de programme, alors même que l'intégralité des travaux à faire n'est pas effectuée. Certains axes particulièrement sensibles, notamment en zones de montagne, n'ont pas encore été équipés et mériteraient de l'être.

Second « point noir », si je puis m'exprimer ainsi, la sécurité routière pour laquelle les résultats de l'année 1988-1989 n'ont guère été encourageants. A cet égard, je partage les inquiétudes exprimées tout à l'heure par M. Loidant.

Diverses mesures positives ont été prises telle la formation anticipée à la conduite, qui donne de très intéressants résultats, ou l'association des collectivités locales à la politique nationale de sécurité, qui, j'en suis persuadé, produira, à terme, des effets favorables.

On peut aussi penser à deux autres types de dispositions. La première, c'est le permis à points - enfin, aurais-je envie de dire car, voilà quinze ans, j'ai moi-même plaidé pour sa création ; je ne vous demanderai pas de droits d'auteur (*Souffriries*) - mais il n'entrera en application qu'après informatisation du fichier des permis de conduire. La seconde mesure, c'est le contrôle technique des véhicules, mais son dispositif souffre encore de grandes lacunes.

Monsieur le ministre, pourriez-vous, sur ces deux points, nous apporter quelques précisions ?

Par exemple, pourquoi cette informatisation du fichier des permis de conduire est-elle si lente ?

Vous allez me répondre que cela relève du ministère de l'intérieur et qu'un budget de 50 millions de francs est nécessaire pour informatiser le ministère, les préfectures et les sous-préfectures. Au lieu d'envisager l'instauration d'un circuit informatique spécifique et coûteux pour le permis à points, n'aurait-il pas été préférable d'utiliser le réseau Minitel que nous avons tous à notre disposition et qui est pratique, fiable et peu onéreux ? En effet, il suffisait d'un ordinateur central et d'une interface pour le mettre en service.

Ne faudrait-il pas enfin nous mettre au diapason de l'Europe et instituer un contrôle technique réel, vous en avez parlé tout à l'heure, pour éviter qu'en 1993 tous les véhicules d'occasion refoulés dans les autres Etats membres ne viennent envahir notre pays ?

Je voudrais quelques précisions à cet égard car nous avons des craintes sur l'application du contrôle technique des véhicules.

Le troisième volet de mon propos, et pour moi, n'en doutez pas, le moins plaisant, concerne le budget des voies navigables.

Dans ce désert budgétaire, quelques mesures récentes sont venues nous consoler : les 200 millions de francs du collectif budgétaire - vous l'avez indiqué tout à l'heure - le déblocage des 14 millions de francs d'autorisations de programme gelés en début d'année ou la déduction partielle de la T.V.A. sur le carburant utilisé par les professionnels du transport fluvial.

Nous en sommes heureux. Mais c'est une bien piètre satisfaction. Le budget pour 1990 est, à nouveau, en recul : 3 p. 100 en autorisations de programme et 1 p. 100 en crédits de paiement. Certes, l'an dernier, il avait augmenté, mais c'est sans doute l'un des rares secteurs qui fasse les frais de cette attitude restrictive.

La commission des affaires économiques a vigoureusement dénoncé l'absence de toute politique fluviale et souhaité connaître enfin l'avenir envisagé pour la liaison Rhin-Rhône dont on a parlé. Je n'oublierai pas Seine-Nord et Seine-Est, que j'évoque pour mémoire. Non seulement notre réseau ne s'étend pas, mais il se dégrade. Il suffit, pour s'en convaincre, de contempler le spectacle désolant de nos écluses, berges et canaux, d'apprendre que le personnel d'entretien ne dispose sur certains chantiers, bien souvent, pour tout matériel, que de faux, de pelles, de haches ou de pioches - c'est digne d'Astérix, mais pas du XX^e siècle (*M. le ministre sourit*) - ou bien encore de constater qu'en 1987 - vous le voyez, je ne fais pas de politique - on déplorait, chaque semaine, au moins une rupture d'ouvrage suffisamment grave pour conduire à l'interruption du trafic.

Alors, monsieur le ministre, pourquoi ne pas constituer progressivement un parc de matériel moderne d'entretien, au même titre que l'Équipement ? Les 6 000 personnes qui travaillent sur les canaux sont les parents pauvres en matière d'équipement. Il est donc indispensable de faire un effort à cet égard.

Cette situation n'est pas acceptable. On ne nous fera pas croire que le transport fluvial n'a pas d'avenir - d'autres que moi l'ont dit brillamment - lorsqu'on observe l'attitude totalement inverse de nos concurrents européens, belges, néerlandais ou allemands. Ces derniers achèvent la liaison Rhin-Main-Danube - j'ai eu l'occasion de visiter cet ouvrage - c'est donc qu'ils en attendent un intérêt économique à la hauteur de l'intense effort d'investissement fourni.

La volonté française est étrangement absente ici. Certes, elle s'est manifestée récemment au niveau européen pour obtenir l'octroi d'une mesure spéciale dans le cadre du plan de déchargement de la câble européenne adopté à Bruxelles. Vous ne m'empêchez pas de penser, monsieur le ministre, que c'est une bien triste et bien médiocre ambition. Nous aurions aimé avoir connaissance du rapport de Mme Chassagne, qui avait été chargée, voilà un an, d'une étude sur cette question, à moins que ce rapport ne soit « top secret » ou classé « secret défense ». (*Sourires.*)

Tel a été, monsieur le ministre, l'état de nos réflexions, qui nous ont malheureusement conduits - vous l'aurez sans doute deviné - à rejeter les propositions de crédits destinés aux voies navigables, vu leur indigence, et aux routes, en raison de la discordance que nous avons observée entre la grandeur de l'intention affichée et la faible progression des crédits consentis. J'ajouterai que les zones d'ombre que ce budget contient n'ont pas permis à la commission des affaires économiques et du Plan de partager votre optimisme, dont je vous félicite, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R.*)

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 : quarante-deux minutes ;

Groupe de l'union centriste : trente-trois minutes ;

Groupe socialiste : vingt-sept minutes ;

Groupe communiste : dix-huit minutes.

La parole est à M. Poncelet.

M. Christian Poncelet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, au sein du budget du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, les crédits des transports terrestres connaissent dans l'ensemble une très faible progression : 0,8 p. 100 pour les dépenses ordinaires et les crédits de paiement ; avec un glissement des prix de 2,5 p. 100, cela signifie, en francs constants, une diminution de 1,7 p. 100. Cette évolution recouvre des situations assez variées selon les actions en cause.

MM. les rapporteurs spéciaux ou pour avis ont analysé excellemment ces situations, qu'il s'agisse des transports collectifs urbains, des transports interurbains, de la desserte de la Corse et des actions de promotion dans les transports.

Aussi ne vais-je pas m'attarder sur ces chapitres afin de concentrer mon intervention sur la S.N.C.F. et sur les problèmes routiers.

S'agissant de la S.N.C.F., il me paraît nécessaire de formuler d'entrée trois observations, qui sont en fait l'expression d'inquiétudes.

Ma première inquiétude est d'ordre financier. Je reviendrai sur cette question à propos de l'endettement. N'est-il pas paradoxal de prévoir 17 milliards de francs pour éponger le déficit d'exploitation et rien pour l'allègement de la dette ?

Ma deuxième inquiétude a trait à l'aménagement du territoire, avec le risque d'abandon d'un trop grand nombre de lignes secondaires.

Ma troisième inquiétude concerne le quotidien. La baisse de la ponctualité, qui faisait, à juste titre, la réputation internationale de la S.N.C.F., la dégradation de la restauration et la saturation des trains, sont autant de facteurs qui nuisent à l'image de marque de la S.N.C.F. et qui appellent, à l'évidence, quelques décisions de redressement.

Loin de moi, cependant, l'idée de peindre la réalité en noir. S'agissant du T.G.V., je me félicite de constater que la S.N.C.F. vient de pulvériser des records de vitesse. Cela justifie - je suis convaincu de traduire le sentiment de la quasi-unanimité des membres de cette assemblée - notre légitime fierté. La construction du T.G.V. est, à juste titre, un thème mobilisateur. Mais la réussite technique, la compétitivité internationale qu'elle nous assure, ne doit pas nous faire oublier certains enjeux auxquels nous, élus, particulièrement les élus ruraux, sommes sensibles.

J'examinerai successivement quatre points, en allant du général au particulier.

Le premier point - j'y ai fait allusion voilà un instant - concerne l'endettement de la S.N.C.F.

Le problème est de savoir non pas à quel niveau se situent les pertes comptables, mais si l'entreprise - si l'Etat - prend bien les moyens indispensables pour limiter le déficit. Quelques chiffres suffiraient à donner la réponse.

L'endettement de la S.N.C.F. atteint 100 milliards de francs, soit autant que le déficit budgétaire de l'Etat pour l'exercice 1989, qui s'achève. Il peut être comparé au chiffre d'affaires annuel de la société, qui est d'environ 80 milliards de francs. Les charges financières, quant à elles, atteignent 10 milliards de francs. Chaque année, la S.N.C.F. verse l'équivalent de 90 p. 100 du budget des affaires étrangères, ou les deux tiers du budget de la justice, pour régler les charges financières des emprunts contractés les années précédentes. Une telle situation devient de plus en plus insupportable et appelle très rapidement des mesures.

Si je compare avec le budget de l'Etat, c'est que, par les masses en jeu, apparaît un lien direct. Ainsi, voilà quelques années, l'Etat incitait la S.N.C.F. à emprunter sur les marchés financiers étrangers pour éviter une ponction trop forte sur le marché national, déjà particulièrement sollicité en raison des déficits budgétaires croissants. Chacun peut maintenant juger du bien-fondé d'une telle mesure alors que la S.N.C.F. ne possédait aucune ressource en devises. Cette société paie aujourd'hui cette contrainte imposée hier par l'Etat.

Qu'allons-nous faire maintenant, monsieur le ministre ? L'Etat va-t-il régler ce problème dans le contrat de plan Etat - S.N.C.F. ? L'Etat craint-il Bruxelles sur ce point, après la position qu'a adoptée la Commission des Communautés au sujet de la Régie Renault ? Je serais curieux de connaître votre analyse sur cette question, monsieur le ministre. A moins que vous n'ayez choisi d'autres solutions...

Le deuxième point concerne les solutions de financement choisies par l'Etat.

Nous le savons tous, la S.N.C.F. devra faire face, dans les prochaines années, à de très lourds investissements. Comment les financer ?

Première voie - sur laquelle, monsieur le ministre, j'aimerais recevoir quelques précisions de votre part - le T.G.V. Il constitue, à l'évidence, un pas décisif en vue de l'intégration économique et politique de l'Europe. S'agissant d'un groupement structurant au niveau du continent, la France peut-elle obtenir des concours européens ? L'intervention des fonds communautaires traduirait ce caractère européen et constituerait une confirmation de la construction, par tous les Etats, de cette Europe à laquelle nous sommes si attachés. Avez-vous envisagé cette solution, monsieur le ministre ? Il est vrai que les événements qui se déroulent actuellement à

l'Est rendent peut-être plus difficile une réponse à ce problème. Les dernières déclarations concernant l'unité monétaire européenne ne sont pas plus encourageantes !

Deuxième voie, qui aurait, je le crains votre préférence, monsieur le ministre : pourquoi ne pas faire financer en partie le T.G.V. par les collectivités locales ? Je crains que la S.N.C.F. ne s'engage dans cette direction. Voilà, dirait mon collègue M. Hoeffel, un transfert de plus sur les collectivités locales sans que celles-ci reçoivent - contrairement aux dispositions de la loi de mars 1982 - les crédits à due concurrence du montant du transfert effectué. Le transfert sur les collectivités locales n'est pas autre chose que la sanction d'une politique économique à courte vue.

Sur ce point, je veux être encore plus clair et vous manifester ma vive inquiétude avec le cas concret du T.G.V. Est, dont la réalisation est décidée et confirmée.

Ce n'est qu'à la fin de l'année 1989 - on y arrive - que les collectivités locales seront amenées à se prononcer sur le financement du T.G.V. Est. Mais, dès à présent, dans le cadre de sa mission, M. Essig - dont je tiens à souligner les efforts persévérants et l'action convaincante qu'il a menée auprès des collectivités locales concernant le tracé - a annoncé la participation financière des collectivités locales et des régions traversées par le T.G.V. Ainsi, la contribution de ma région, la Lorraine, serait de un milliard de francs !

M. Daniel Hoeffel. Ce n'est rien ! Elle est de un milliard et demi chez moi ! (*Sourires.*)

M. Christian Poncelet. On est en droit d'être surpris d'une telle décision ! En effet, les trains à grande vitesse réalisés à ce jour, qu'il s'agisse du T.G.V. Sud-Est ou du T.G.V. Atlantique, ont été pris logiquement en charge intégralement, ou quasi intégralement, par la S.N.C.F. Ne s'agit-il pas d'un équipement public, réalisé par un service public au bénéfice de l'ensemble du pays ? Il apparaît donc normal que le financement de cet équipement soit assuré par la collectivité tout entière.

Le fait que le T.G.V. Est aurait, nous dit-on, une rentabilité insuffisante au départ ne suffit pas, à mes yeux, à justifier le report, sur les collectivités locales, d'une part importante de la charge financière, surtout au moment précis - ah ! qu'il est mal choisi - où leurs moyens financiers vont diminuer, si, du moins, le Gouvernement ne suit pas la proposition du Sénat, qui tend à substituer, pour l'évolution de la D.G.F., l'indexation sur la progression du P.I.B. en valeur à l'indexation sur celle des prix. (*Sourires.*)

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je ne puis que prier ! (*Nouveaux sourires.*)

M. Christian Poncelet. Alors, nous allons prier ensemble. Espérons que nous serons exaucés !

M. Roger Chinaud, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. La terre de Lorraine est riche en lieux de prière !

M. Christian Poncelet. Au demeurant, les collectivités locales s'interrogent : sous quelle forme devrait être versée leur participation financière ? S'agira-t-il de fonds de concours ou, selon la proposition que j'avais faite à M. Essig, d'avances remboursables ?

Par cette proposition, je me suis inspiré de la démarche qui a été suivie pendant quelques années au bénéfice des postes et télécommunications. En effet, voilà une quinzaine d'années, lorsque notre réseau téléphonique était nettement insuffisant au regard des besoins, la participation des collectivités locales au financement de l'extension du réseau avait été sollicitée, et c'est la formule des avances remboursables qui avait alors été retenue. Les taux d'intérêts n'étaient, certes, pas très élevés. Il faudrait peut-être en retenir d'autres. Mais les collectivités conservaient la possibilité de récupérer une partie des moyens financiers engagés.

Pour ma part, je ne vous cacherai pas que je suis assez opposé à la solution du fonds de concours, qui ne permet pas un retour des crédits aux collectivités. Je souhaite que la formule des avances remboursables soit retenue, d'autant que l'on pourrait même envisager un différé de remboursement. En effet, selon la S.N.C.F., si le T.G.V., au début, n'est pas rentable, l'expérience est là pour confirmer qu'il le devient après trois ou quatre ans d'exploitation, ce qui laisse espérer

des profits - nous nous en réjouissons - pour la S.N.C.F. Celle-ci ne pourra alors que mieux rembourser les crédits qui lui auront été avancés.

Dans tous les cas, les budgets locaux et régionaux ne pourront indéfiniment faire face aux demandes de participation financière sollicitée de plus en plus par l'Etat.

Le troisième point concerne le conventionnement traditionnel avec les collectivités locales en vue du désenclavement.

Le train à grande vitesse ne doit pas se réaliser au détriment du reste du réseau. Il ne doit pas servir de vitrine et détourner l'Etat des réalités locales qui sont préoccupantes dans certains secteurs, particulièrement dans les régions de montagne. Vous l'avez dit, monsieur le ministre - je tiens à vous en féliciter - il ne peut y avoir de S.N.C.F. « à deux vitesses ». Telle est l'expression que vous avez employée.

Cela signifie que vous maintiendrez des investissements classiques, qui font la vie de nos régions et qui les irriguent. Certaines sont très éloignées des axes routiers. Par conséquent, le trafic S.N.C.F. y est indispensable, même s'il n'est pas rentable. C'est la notion de service public qui doit intervenir en la circonstance. Si telle est votre intention - je n'ai pas de raison de douter de votre action dans ce domaine - avec quels moyens de financement allez-vous agir ?

Mon quatrième point, d'aspect purement local, concerne le tracé - j'y reviens - du T.G.V. Est.

La mission confiée à M. Essig est sur le point d'aboutir. En effet, les collectivités locales concernées se sont prononcées, ou vont se prononcer, sur le projet de tracé. Le département des Vosges, pour sa part, en a délibéré tout récemment, le 4 décembre dernier. Dès à présent, on constate un large consensus sur le tracé de Paris à Strasbourg en passant par Reims et le sillon mosellan. C'est le résultat de la démarche persévérante conduite par M. Essig, qui s'est beaucoup investi - selon la formule à la mode - dans la recherche d'un consensus sur le tracé. Nous avons abouti - chacun ayant fait des concessions - à un compromis qui me paraît acceptable.

Il reste, toutefois, à donner suite aux interventions des élus qui demandent que soient assurées les interconnexions et, surtout, les prolongements du T.G.V. Ce dernier doit être non pas une simple ligne rapide entre deux villes - Paris et Strasbourg - mais, je le répète, un instrument d'aménagement du territoire.

Permettez-moi d'ouvrir, ici, une parenthèse très rapide. J'ai toujours considéré, monsieur le ministre, que le T.G.V. Paris-Strasbourg aurait dû être réalisé en priorité, même s'il n'était pas rentable. J'avais fait cette déclaration alors que je siégeais à l'Assemblée européenne. Pourquoi ? Parce qu'un T.G.V. Paris-Strasbourg renforcerait la vocation européenne de cette dernière ville, qui a, à juste titre, la prétention de devenir la capitale de l'Europe. Beaucoup de parlementaires éprouvaient quelque difficulté pour rejoindre, depuis Strasbourg, la capitale de leurs pays respectifs. Heureusement, la ville de Strasbourg a fait des efforts pour établir quelques liaisons avec certaines grandes villes de l'Europe !

Encore une fois, il est bien certain que, si nous avions pu, tout de suite, mettre Strasbourg à une heure vingt de Roissy, nous en aurions tiré quelque avantage par rapport à d'autres capitales de pays européens, qui, elles aussi, prétendent devenir capitale européenne - vous voyez à quelles villes je fais allusion - et mettent en avant l'argument selon lequel elles ont, à proximité, un aéroport desservant l'ensemble des villes mondiales.

Le T.G.V. répondra à ce souci d'aménagement s'il permet d'irriguer l'ensemble des régions traversées. C'est le cas pour les Vosges, avec les deux vallées vosgiennes de la Moselle et de la Meurthe. Il est en effet indispensable que le projet de T.G.V. Est comprenne la modernisation et l'électrification des deux lignes Nancy-Remiremont et Nancy-Saint-Dié.

Je suis convaincu que M. le député-maire de Saint-Dié - vous le connaissez bien - vous ferait la même proposition. D'ailleurs, il m'accompagne dans cette démarche... voilà un point de convergence formidable !

Cette électrification doit être impérativement réalisée simultanément - j'insiste sur le mot « simultanément » - avec la construction de la voie nouvelle. Si nous devons attendre que le T.G.V. soit réalisé pour électrifier nos lignes, je crains - pardonnez-moi cette expression populaire, voire quelque

peu triviale, monsieur le ministre - que nous ne soyons, comme on dit dans nos campagnes, « les dindons de la farce » !

C'est la raison pour laquelle nous souhaitons que les travaux commencent dès que la construction du T.G.V. Est sera engagée. Alors, mais alors seulement, on pourra considérer que le désenclavement des Vosges est effectif par voie ferrée. Le T.G.V. aura été bénéfique pour toute la population du département.

Je vais conclure, monsieur le ministre, en insistant sur l'intérêt de la poursuite du désenclavement routier de certaines régions.

Dans la région Lorraine, le contrat de plan routier entre l'Etat et la région pour le X^e Plan vient d'être signé. Il comprend, certes, un nombre non négligeable d'opérations choisies parmi les plus urgentes, et il faut espérer que tous les projets inscrits à ce contrat pourront être réalisés dans le délai du prochain Plan. Mais il reste de larges zones d'ombres qui ne laissent pas d'inquiéter pour l'avenir.

Ainsi, pour ce qui concerne le département des Vosges, le montant des travaux jugés indispensables lors de l'étude de l'avant-projet du contrat de plan s'élevait à 611 millions de francs pour seize opérations ; en définitive, après la négociation entre l'Etat et la région, le montant accordé au titre du contrat de plan a été réduit à 422 millions de francs pour onze opérations. Cette diminution drastique pénalise des axes routiers très importants tels que : la route nationale 59 dans la vallée de la Meurthe avec, en particulier, la déviation de Raon-l'Étape ; la route nationale 66, qui relie les Vosges à l'Alsace et où doit être poursuivie une mise à deux fois deux voies avec déviation d'agglomération ; enfin, la route nationale 57 entre Remiremont, Belfort et Besançon, qui a fait l'objet tout récemment d'une intervention de votre collègue M. Chevènement, à la région Franche-Comté, intervention à laquelle j'ai fait écho au nom de la région Lorraine. Tous ces travaux nous semblent indispensables.

A ce sujet, je vous demanderai de bien vouloir intervenir auprès de votre collègue M. le ministre du commerce extérieur, président de la région Lorraine, pour que le conflit qui existe entre les départements lorrains et la région soit rapidement réglé et que s'instaurent des rapports un peu meilleurs que ceux qui existent actuellement de façon que nous puissions discuter ensemble de l'avenir de notre région et de la contribution à apporter par chaque collectivité qui la compose au financement du T.G.V.

Les négociations sur le contrat de plan ont été une nouvelle fois l'occasion de mettre en lumière l'importance des fonds de concours que l'Etat réclame aux collectivités locales. Prenons à titre d'exemple le département des Vosges. Pour l'ensemble des opérations du Plan, la part de l'Etat représente 47 p. 100 seulement, celle des collectivités locales - régions, départements et villes - 53 p. 100, dont 25 p. 100 pour le département seul.

Il s'agit là d'un effort très important, qui, s'ajoutant aux autres transferts de charges, devient de plus en plus insupportable pour les budgets locaux.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je souhaitais vous présenter ce soir, en espérant que vous apporterez quelques réponses aux inquiétudes que j'ai formulées, s'agissant notamment de la situation de la S.N.C.F. et du financement du T.G.V. Est. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I., ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

M. le président. Mes chers collègues, la conférence des présidents devant se réunir maintenant, il convient de renvoyer la suite de nos travaux à vingt et une heures trente.

7

NOMINATION DE MEMBRES D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle au Sénat que la commission des affaires économiques et du Plan a proposé des candidatures pour un organisme extraparlamentaire.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai prévu par l'article 9 du règlement.

En conséquence, ces candidatures sont ratifiées et je proclame M. Rémi Herment et M. Philippe François membres de la commission consultative pour la production de carburants de substitution.

La séance est suspendue.

(**La séance, suspendue à dix-neuf heures vingt, est reprise à vingt et une heures trente, sous la présidence de M. Michel Dreyfus-Schmidt.**)

PRÉSIDENCE DE M. MICHEL DREYFUS-SCHMIDT, vice-président

M. le président. La séance est reprise.

8

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

M. le président. La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des prochaines séances du Sénat, sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement :

A. - Vendredi 8 décembre 1989 et samedi 9 décembre 1989 :

Ordre du jour prioritaire

Suite du projet de loi de finances pour 1990 (n° 58, 1989-1990), selon l'organisation et le calendrier précédemment fixés.

B. - Lundi 11 décembre 1989 :

A onze heures :

Ordre du jour prioritaire

1^o Conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi favorisant le retour à l'emploi et la lutte contre l'exclusion professionnelle (n° 68, 1989-1990) ;

2^o Conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi relatif à la protection de la santé de la famille et de l'enfance et adaptant la législation sanitaire et sociale aux transferts de compétences en matière d'aide sociale et de santé (n° 94, 1989-1990) ;

A quinze heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire

3^o Deuxième lecture du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif à l'utilisation des détecteurs de métaux (n° 77, 1989-1990) ;

Ordre du jour complémentaire

4^o Examen d'une demande conjointe présentée par les présidents des six commissions permanentes tendant à autoriser la désignation d'une mission d'information commune ayant pour objet d'étudier les problèmes posés par l'immigration en France et de proposer les éléments d'une politique d'intégration ;

Ordre du jour prioritaire

5^o Deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, portant adaptation du code des assurances à l'ouverture du marché européen (n° 91, 1989-1990) ;

6^o Deuxième lecture du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif à l'exercice de certaines professions judiciaires et juridiques (n° 66, 1989-1990).

C. - Mardi 12 décembre 1989 :

Ordre du jour prioritaire

A neuf heures trente :

1^o Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, modifiant l'ordonnance n° 45-2658 du 2 novembre 1945 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en France (n° 75, 1989-1990) ;

A quinze heures trente et le soir :

2^o Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, portant amnistie d'infractions commises à l'occasion d'événements survenus en Nouvelle-Calédonie (n° 88, 1989-1990) ;

La conférence des présidents a fixé à quatre heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de quinze minutes. Les deux heures quinze minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle.

Elle a également décidé que l'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session. En application de l'alinéa 3 de l'article 29 bis du règlement, les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance la veille du débat avant dix-huit heures.

3° Eventuellement, suite de l'ordre du jour du matin.

D. - Mercredi 13 décembre 1989 :

Ordre du jour prioritaire

A quinze heures et le soir :

Projet de loi portant diverses dispositions relatives à la sécurité sociale et à la santé, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence (n° 92, 1989-1990).

La conférence des présidents a fixé au lundi 11 décembre, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.

E. - Jeudi 14 décembre 1989 :

A neuf heures trente :

Ordre du jour prioritaire

1° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à la création d'un troisième concours d'entrée à l'école nationale d'administration (n° 80, 1989-1990) ;

A quatorze heures trente et, éventuellement, le soir :

2° Questions au Gouvernement ;

Les questions devront être déposées au service de la séance le jeudi 14 décembre, avant dix heures.

Ordre du jour prioritaire

3° Deuxième lecture du projet de loi d'habilitation relatif à l'adaptation de la législation applicable dans la collectivité territoriale de Mayotte, modifié par l'Assemblée nationale (n° 67, 1989-1990) ;

4° Nouvelle lecture du projet de loi de programmation relatif à l'équipement militaire pour les années 1990-1993, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, en nouvelle lecture, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution (n° 87, 1989-1990) ;

5° Eventuellement, conclusions de la commission mixte paritaire ou nouvelle lecture du projet de loi autorisant le transfert à une société nationale des établissements industriels dépendant du groupement industriel des armements terrestres (G.I.A.T.) ;

6° Projet de loi modifiant la loi n° 69-1044 du 21 novembre 1969 relative au Conseil supérieur de la fonction militaire (n° 109, 1989-1990) ;

7° Conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi complémentaire à la loi n° 88-1202 du 30 décembre 1988 relative à l'adaptation de l'exploitation agricole à son environnement économique et social (n° 93, 1989-1990).

F. - Vendredi 15 décembre 1989 :

A neuf heures trente :

Ordre du jour prioritaire

1° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi portant diverses dispositions relatives au temps de travail, à la garantie des indemnités complémentaires des bénéficiaires des stages d'initiation à la vie professionnelle et à la mise en œuvre du droit à la conversion dans les entreprises en redressement ou en liquidation judiciaire (urgence déclarée) (n° 1023, A.N.).

A quinze heures et, éventuellement, le soir :

2° Quinze questions orales sans débat :

- n° 155 de M. Jacques Bérard à M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget (Suppression du comptoir de la Banque de France à Orange) ;

- n° 152 de M. Charles Lederman à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères (Démarches du Gouvernement français en vue d'un arrêt des combats au Cambodge) ;

- n° 156 de M. Jean-Pierre Camoin à M. le ministre de l'intérieur (Changement de nom de la rue Bachaga-Boualem à Longjumeau) ;

- n° 174 de M. Louis Perrein à M. le ministre de l'intérieur (Problèmes posés aux communes par l'afflux de nomades) ;

- n° 164 de M. Roger Husson à M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire (Situation et avenir de certains sites industriels de la région lorraine) ;

- n° 173 de M. Marc Lauriol à M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire (Création d'une liaison fluviale Rhin-Manche par la vallée de la Seine) ;

- n° 170 de M. Philippe François à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (Conditions de réalisation du tracé du T.G.V. Est) ;

- n° 153 de M. Louis Brives à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt (Règlement des dossiers d'indemnisation présentés à la suite des pluies de 1988) ;

- n° 166 de M. Jean-Paul Chambriard à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt (Situation des industriels du bois ayant signé des contrats soumis à révision de prix) ;

- n° 154 de M. André Rouvière à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale (Calcul de la pension vieillesse servie par le régime général de la sécurité sociale) ;

- n° 158 de M. Yvon Bourges à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale (Modalités d'attribution des places dans les centres d'aide par le travail et les ateliers protégés) ;

- n° 161 de M. Gérard Larcher à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale (Rejet d'un projet de création d'un centre d'aide par le travail à Rambouillet) ;

- n° 172 de M. Jean-Jacques Robert à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale (Lutte contre la progression du sida) ;

- n° 160 de Mme Marie-Claude Beaudou à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs (Suppression des nuisances entraînées par l'exploitation d'une carrière de gypse dans le massif de Montmorency) ;

- n° 162 de M. Jean-Jacques Robert à M. le garde des sceaux, ministre de la justice (Conditions de détention des mineurs).

Ordre du jour prioritaire :

3° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'intégration des personnels de l'administration pénitentiaire de la Nouvelle-Calédonie dans les corps des services extérieurs de l'administration pénitentiaire de l'Etat (n° 82, 1989-1990) ;

4° Projet de loi autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg portant rectification de la frontière franco-luxembourgeoise (n° 55, 1989-1990) ;

5° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi autorisant l'approbation de l'avenant n° 1 à la convention de sécurité sociale du 16 janvier 1985 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte-d'Ivoire (n° 963, A.N.) ;

6° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Union des républiques socialistes soviétiques sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (ensemble un échange de lettres) (n° 89, 1989-1990) ;

7° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'une convention relative à la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage (n° 79, 1989-1990) ;

8° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'une convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe (n° 78, 1989-1990).

G. - Samedi 16 décembre 1989, à neuf heures trente, à quinze heures et, éventuellement, le soir :

Ordre du jour prioritaire

1° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, modifiant l'article 6 de la loi du 31 décembre 1987 portant réforme du contentieux administratif (n° 69, 1989-1990) ;

Ordre du jour complémentaire

2° Conclusions de la commission des lois sur la proposition de loi organique de MM. Etienne Dailly, Pierre-Christian Taittinger, Jean Chamant, Michel Dreyfus-Schmidt, Lucien Neuwirth, Jacques Bialski, Jacques Mossion, Guy Allouche, Marcel Daunay, Roger Husson, Gérard Larcher, Serge Mathieu, Claude Prouvoyeur, Henri de Raincourt et Robert Vizet, tendant à modifier l'article L.O. 148 du code électoral (n° 111, 1989-1990).

Ordre du jour prioritaire

3° Deuxième lecture du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif à la limitation des dépenses électorales et à la clarification du financement des activités politiques (n° 113, 1989-1990).

H. - Lundi 18 décembre 1989 :

Ordre du jour prioritaire

A dix heures :

1° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi relatif au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (urgence déclarée) (n° 1024, A.N.) ;

2° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi modifiant la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer (urgence déclarée) (n° 1009, A.N.) ;

A quinze heures et le soir :

3° Éventuellement, conclusions de la commission mixte paritaire ou nouvelle lecture du projet de loi de finances pour 1990 ;

4° Conclusions de la commission des lois sur la proposition de loi de MM. Jean-Pierre Cantegrit, Pierre Croze, Olivier Roux, Xavier de Villepin, Daniel Hoeffel et Marcel Lucotte modifiant la loi n° 82-471 du 7 juin 1982 modifiée, relative au Conseil supérieur des Français de l'étranger (n° 102, 1989-1990) ;

5° Navettes diverses.

I. - Mardi 19 décembre 1989

Ordre du jour prioritaire

A neuf heures trente, à seize heures et le soir :

1° Projet de loi de finances rectificative pour 1989, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution (n° 1022, A.N.) ;

2° Navettes diverses.

La conférence des présidents a fixé un délai pour le dépôt des amendements expirant, dans chaque cas, à dix-sept heures, la veille du jour où commence la discussion, pour tous les projets et propositions de loi prévus jusqu'à la fin de la session, à l'exception des textes de commissions mixtes paritaires et de ceux pour lesquels est déterminé un délai limite spécifique.

Y a-t-il des observations en ce qui concerne les propositions de la conférence des présidents qui ont été faites sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement, pour les jours de séance autres que mardi, jeudi et vendredi ?...

Y a-t-il des observations à l'égard des propositions de la conférence des présidents concernant l'ordre du jour complémentaire ?...

Ces propositions sont adoptées.

9

LOI DE FINANCES POUR 1990

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. Nous poursuivons la discussion du projet de loi de finances pour 1990.

Équipement, logement, transports et mer

II. - TRANSPORTS INTÉRIEURS (suite)

M. le président. Nous reprenons l'examen des dispositions du projet de loi concernant les transports intérieurs.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Jean Garcia.

M. Jean Garcia. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon intervention portera sur les transports publics en Ile-de-France.

Les transports en commun dans l'agglomération parisienne se sont considérablement dégradés ces dernières années.

Parce que les transports sont déficients en général, des millions de personnes utilisent leur véhicule personnel. Que d'heures perdues dans les embouteillages !

Après une augmentation du nombre de voyageurs au début des années 1980, les lignes de la R.A.T.P. et du R.E.R. ont perdu 1,9 p. 100 de clients. Ne faut-il pas s'en inquiéter, monsieur le ministre ?

Le mécontentement grandit chez les usagers. Les difficultés rencontrées quotidiennement par ceux qui utilisent les lignes de la S.N.C.F. se multiplient à partir des gares parisiennes, notamment gare du Nord, gare de l'Est et gare Montparnasse. Retards, surcharges, annulations de trains, inconfort, insécurité ne sont pas des mots assez forts pour traduire ce que ressentent les usagers. Perte de temps, fatigue, lassitude, tel est le résultat, sans parler, monsieur le ministre, des conséquences sur le lieu de travail.

La bonne marche d'une entreprise passe d'abord par la présence de ses salariés ! Cela peut paraître évident, monsieur le ministre, mais, lorsque ces mêmes salariés peuvent avoir jusqu'à une heure de retard le matin, cela ne peut être sans conséquence sur le bon fonctionnement de l'entreprise. Sans parler, et c'est beaucoup plus grave, des risques de licenciement encourus !

Ce mécontentement, ces difficultés sont le résultat de votre politique, monsieur le ministre : rentabilité, profit et « tout T.G.V. ».

Ainsi, au départ de la gare du Nord, ces difficultés existent déjà et cette situation risque de s'aggraver rapidement avec les travaux préparant l'accueil du T.G.V. sur un réseau déjà saturé, inadapté au développement du trafic.

Favorables aux techniques nouvelles et au T.G.V., nous pensons que les lignes de banlieue ne doivent ni être délaissées ni, *a fortiori*, supprimées.

Nous demandons, monsieur le ministre, la réalisation d'un tunnel foré à deux voies de la gare du Nord à la région nord de Gonesse, soit 12 kilomètres. Pourquoi ne pas le faire, alors que vous acceptez de financer pour 55 p. 100 le passage du T.G.V. dans la région lilloise sur une même distance ? Pourquoi ne pas appliquer la solution T.G.V. souterraine dans le Val-d'Oise ? Les Val-d'Oisiens n'auraient-ils pas droit aux mêmes égards que les habitants de l'agglomération lilloise ?

Nous demandons, par ailleurs, la construction d'une deuxième voie supplémentaire, ainsi que la prise en charge par l'Etat du surcoût financier entraîné par ces décisions.

Quant à la gare Montparnasse, la mise en service du T.G.V. Atlantique s'y est traduite par la suppression d'un train de banlieue sur quatre. Les retards ont atteint, pendant les mois de septembre et octobre, jusqu'à une heure.

D'ores et déjà, les protestations des usagers sont vives, et nous les soutenons. Quelles mesures comptez-vous prendre pour remédier aux difficultés entraînées par les retards, les inconforts et les suppressions de trains ?

La stratégie prônée par la direction de la S.N.C.F. vise d'abord à satisfaire une catégorie d'usagers - hommes d'affaires, touristes de luxe - en délaissant ce qui est la véritable vocation du service public, à savoir la réponse aux besoins de transport de la majorité de la population. A cet égard, la réponse choisie par M. le Premier ministre dans ses propositions sur l'aménagement de l'Ile-de-France se place dans la perspective des besoins du capital et du projet européen, et non pas dans l'optique des besoins des usagers.

En ce qui concerne le projet E.O.L.E. - Est-Ouest liaison expresse - projet S.N.C.F. de Val-de-Fontenay à Saint-Lazare en passant par les gares de l'Est et du Nord, une seule ligne

budgétaire est contenue dans le contrat de plan Etat-région. Elle représente 1 570 millions de francs, soit une partie seulement de son financement.

Ce projet peut en partie soulager la ligne A du R.E.R. entre Châtelet et Auber, mais il n'y a pas de liaison entre cette ligne et la ligne A du R.E.R. Donc, tous les usagers venant du Nord et qui voudront se rendre rapidement vers l'Ouest, vers l'Etoile et La Défense, continueront à passer par Châtelet.

Le problème principal est celui du financement. N'étant prévu que pour moitié, il laisse à penser que les travaux ne seront pas engagés avant 1993. Quant à Météor, monsieur le ministre, vous indiquez que « l'Etat proposera à la ville de Paris et à la région de construire, selon des modalités spécifiques de financement conjoint, une liaison par métro automatique entre Saint-Lazare, la gare de Lyon et Tolbiac pour assurer la desserte des grands projets d'urbanisme du secteur Bercy-Tolbiac ».

La mission confiée à Météor est donc bien d'alimenter Bercy-Tolbiac et non pas de doubler le tronçon central.

Ces projets ne répondent pas aux besoins des usagers de la ligne A. Nous répondons qu'il faut prendre tout de suite des mesures réelles et concrètes pour soulager cette ligne. Or, pour l'instant, aucun financement n'est prévu.

Il faut donc dégager les financements permettant de créer rapidement un véritable doublement du tronçon central de la ligne A du R.E.R. de la gare de Lyon aux gares de l'Est et du Nord, à Auber et Saint-Lazare, afin de répondre réellement aux besoins des usagers de cette ligne.

L'argent existe. Des moyens pourraient être dégagés avec la création d'une redevance sur le mètre carré de bureau et d'une taxe locale d'équipement, qui pourraient apporter la moitié des financements prévus chaque année, le complément étant apporté par l'Etat et la région.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. C'est ce que nous avons fait !

M. Jean Garcia. Bref, l'argent ne manque pas dans une région où les prix du foncier et de l'immobilier ne cessent de battre leurs propres records.

Enfin, il faut relier les banlieues entre elles de façon à favoriser les déplacements en transports collectifs. A cette fin, il faut accélérer le projet de tramway Saint-Denis-Bobigny et le Trans-Val-de-Marne, assurer la jonction par l'Est et l'Ouest et ouvrir au service voyageurs la grande ceinture ferroviaire en doublant les voies pour assurer le trafic marchandises, ce qui est demandé par de nombreux usagers.

S'agissant du métro, il peut et doit desservir encore de nombreuses villes de la banlieue en prolongeant, par exemple, la ligne n° 13 jusqu'à Saint-Denis-université et Stains.

En conclusion, monsieur le ministre, votre projet de budget ne répond aux aspirations ni des habitants de l'Île-de-France ni des Français. C'est pourquoi le groupe communiste votera contre. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. William Chervy. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon excellent collègue et ami Robert Pontillon vous prie de l'excuser de ne pouvoir être parmi nous ce soir. Il m'a chargé de vous faire part de ses réflexions sur la liaison transmanche.

Nous connaissons depuis trop longtemps l'intérêt personnel que vous portez au lien fixe transmanche, monsieur le ministre, pour ne pas douter de votre engagement et de votre vigilance.

Si je plaide pour une gestion plus politique et plus active de ce dossier, ce n'est pas parce que je doute de votre bonne volonté, mais seulement parce que je redoute que, par l'effet mécanique des choses, l'Etat ne se trouve contraint d'assumer des responsabilités qui ne sont pas dans l'esprit du traité et que, dans le même temps, des responsabilités qui sont, en revanche, de sa compétence soient ignorées ou compromises. Je m'explique.

L'Etat n'est pas responsable de la surcharge des coûts qui résulte d'arbitrages internes des plus contestables, mais il est comptable du prix que paiera l'usager du tunnel, demain, comme il l'est du prix qui sera demandé à la S.N.C.F., pour le passage de ses navettes dans le tunnel. Déjà, Eurotunnel a obtenu du gouvernement précédent la révision du prix prévu dans le protocole S.N.C.F.-Eurotunnel, qui avait été, pourtant, une condition de la signature de la concession, le 14 mars 1986.

L'Etat est directement concerné, et pas seulement l'exploitant, par la sécurité des personnes et donc par la fixation des normes de sécurité qui devront, finalement, prévaloir, alors qu'elles paraissent contestées par les entrepreneurs et les concessionnaires.

L'Etat est directement concerné par le confort et la sécurité des usagers alors que les quais à deux niveaux sont supprimés et remplacés par des rampes de chargement à 17 p. 100 de pente et que, de plus, la protection des passagers contre l'incendie n'est toujours pas définie, bien que les commandes de navettes, dont la conception est directement influencée par ce problème, aient déjà été passées.

L'Etat est directement concerné par le service qui sera offert aux usagers, alors que le concessionnaire propose, pour réduire le coût du tunnel, de ramener la vitesse de pointe des navettes ferroviaires de 160 à 120 kilomètres/l'heure et que les rumeurs persistent sur la nécessité d'interrompre le service des navettes par temps de grand vent en raison de leur instabilité.

L'Etat est encore directement concerné par la mise en place d'un réseau européen de transports combinés, réseau étudié par la Commission européenne à la demande du Conseil des ministres des transports, dont vous assurez la présidence. Pourtant, il semble que les installations nécessaires aux trains auto-couchettes et aux chantiers rail-route ne soient pas prévues en Angleterre, au mépris des dispositions de l'offre des concessionnaires et de la concession, rappelées par le procès-verbal d'instruction mixte. La politique des transports relève pourtant de l'Etat et non pas des compagnies ferroviaires, et encore moins d'Eurotunnel.

Monsieur le ministre, face à toutes ces incertitudes, il est normal que nous nous interrogeons et, puisque l'occasion nous en est donnée, nous souhaitons vous interroger sur le comment des choses.

Comment s'expliquent les difficultés de mise au point du projet, dont le système de transport n'est toujours pas défini, puisque l'on ne sait pas si la sécurité permettra que les passagers transportés soient à côté de leur véhicule ; les experts du Gouvernement avaient pourtant affirmé que le projet était fiable techniquement, sûr et attrayant pour les usagers.

Deuxième ordre de considérations : l'Etat est responsable de l'aménagement du site d'accueil et du respect de l'environnement. La réponse faite par vos services, monsieur le ministre, à la question du 23 mars dernier de mon ami M. Pontillon sur ce problème n'a, hélas ! pas levé nos appréhensions.

Bien au contraire, cette réponse confirme que le dossier de création d'une zone d'aménagement concerté a maintenant deux ans de retard et que la procédure de suivi de dépôt de déblais dans un site qui était en cours de classement - le Fond Pignon - accuse également un retard de l'ordre de l'année.

Cette réponse confirme également que sont maintenant prévus des murs brise-vent de douze à quinze mètres de haut.

Enfin, elle confirme, alors que la teneur d'ozone de la haute atmosphère pose de graves problèmes, que la renégociation du protocole de Montréal sur les C.F.C. - chlorofluorocarbones - qui attaquent la couche d'ozone est prévue pour avril 1990.

Troisième considération, enfin : l'Etat ne peut être indifférent à la remise en cause des équilibres contractuels entre les partenaires français et britannique.

Dès le 3 avril 1986, mon ami Robert Pontillon avait souligné, dans une question écrite que, s'il convenait de respecter la liberté de passation de contrats avec les entreprises actionnaires, il appartenait à l'Etat de s'assurer que les conditions existaient pour éviter des difficultés majeures susceptibles de compromettre la réalisation du projet ou de contraindre les Etats à intervenir afin d'éviter une atteinte

trop grave au crédit, tant sur le plan intérieur que sur le plan international. Il avait, bien sûr, reçu tous les apaisements du gouvernement de l'époque.

Pourtant, un contrat de travaux plus favorable aux entreprises a été signé le 13 août 1989 alors que les entreprises de travaux publics contrôlaient le capital d'Eurotunnel et que le président d'Eurotunnel était le dirigeant d'un des grands groupes de travaux. Ce président n'a démissionné de ses fonctions que fin août 1989 et il vient de démissionner du conseil d'administration d'Eurotunnel, maintenant que la dérive des coûts atteint 50 p. 100.

Monsieur le ministre, nous aimerions savoir si le concessionnaire a justifié avoir reçu de la part des banques des engagements de financement fermes et fiables pour poursuivre les travaux - articles 5-2 et 9 b de la concession.

La politique ambitieuse d'infrastructures que vous avez annoncée, tant au niveau national qu'au niveau européen, repose pour partie sur l'ingénierie financière que « décrédibilise » la persistance des difficultés rencontrées par Eurotunnel, en raison, essentiellement, d'un contrat de travaux totalement déséquilibré et d'un appel implicite à une garantie directe ou indirecte de l'Etat totalement inadmissible.

L'économie française est mixte par nature, comme l'a souligné le Président de la République ; il faut donc tout à la fois faire un appel, sans ambiguïté mais raisonné, aux mécanismes du marché et affirmer le rôle de l'Etat.

Bref, monsieur le ministre, nous souhaitons vivement que vous soyez rapidement assuré par les concessionnaires de la réalité des concours bancaires requis pour assurer la poursuite des travaux et que, de plus, des dispositions effectives soient prises rapidement pour améliorer la coordination politico-administrative du projet dans l'esprit que M. le Premier ministre avait lui-même évoqué dans une correspondance qu'il avait adressée, le 6 juillet dernier, à M. Robert Pontillon.

Nous vous remercions à l'avance, monsieur le ministre, des réponses que vous nous apporterez. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

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

M. Daniel Hoeffel. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget du ministère des transports est un important facteur de la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire. Plusieurs aspects de ce projet de budget y contribuent incontestablement, à des degrés divers, et il convient de le relever.

Je voudrais illustrer ce constat par l'exemple des régions de l'Est, plus particulièrement de la mienne, l'Alsace, une région où tous les choix relatifs aux voies de communication doivent de plus en plus tenir compte de l'environnement européen.

Deux raisons nous y incitent. D'abord, le fait que l'un des enjeux majeurs des années à venir sera la capacité de la France de tirer pleinement parti de la grande dorsale de développement qui va de la Grande-Bretagne à la plaine du Pô en passant par les Pays-Bas, l'Allemagne du Sud et la Suisse. Le Grand Est français ne doit pas être rejeté à la périphérie de cet axe ; sa position doit être consolidée, surtout au moment où l'Europe économique s'appête à s'étendre vers l'Est.

La seconde raison découle de la concrétisation chez nos voisins allemands et suisses de quatre grands projets et de la nécessité pour la France de ne pas être décalée : la mise à deux fois trois voies de l'axe autoroutier Hambourg-Bâle, le lancement du projet ferroviaire à grande vitesse I.C.E., la construction d'un nouveau tunnel au Saint-Gothard pour le transbordement des marchandises de l'Europe du Nord vers l'Italie, l'achèvement, dans trois ans, du canal à grand gabarit Rhin-Main-Danube. Nous devons en tenir compte, faire en sorte que la France rhénane soit partie prenante et ne devienne pas le maillon manquant.

C'est dans cette optique que je voudrais faire quelques réflexions sur trois modes de transports.

Le réseau routier et autoroutier, d'abord. L'axe Nord-Sud alsacien progresse. Sa réalisation implique l'achèvement de la liaison Strasbourg-Lauterbourg, en 1993, et son raccordement au réseau allemand de la rive gauche du Rhin, la construction du contournement autoroutier de Colmar et le démarrage rapide de la voie rapide du piémont des Vosges.

La conjonction des efforts du ministère des transports, de la région et des départements le permettra, à condition, toutefois, que le volume des crédits de l'Etat ne soit pas inférieur en 1990, à la moyenne annuelle prévue par le contrat Etat-région.

Le deuxième pont sur le Rhin au sud de Strasbourg et les contournements d'Haguenau et de Schirmeck sont à considérer comme d'autres opérations prioritaires.

Le projet de T.G.V. Paris-Strasbourg, Allemagne du Sud et Suisse alémanique entre, nous l'espérons, dans la phase de concrétisation. La mission de M. Philippe Essig, à qui je tiens à rendre hommage, a été créée à cet effet. Les collectivités territoriales des régions traversées y contribueront lourdement. Nos collègues M. Poncelet, président de la commission des finances, et M. Masseret, rapporteur spécial, ont d'ailleurs exprimé, à juste titre, leur inquiétude quant à l'importance de cette contribution.

Les collectivités d'Alsace s'appêtent à l'accepter à hauteur de 1,5 milliard de francs, et ce sans équivoque. Elles assument leurs responsabilités ensemble.

L'intérêt de leur région, le renforcement des atouts de Strasbourg, siège du Parlement européen et du Conseil de l'Europe, et la nécessité de créer rapidement une liaison ferroviaire à grande vitesse entre la France et ses voisins de l'Est l'exigent.

Cette volonté des collectivités territoriales appelle celle de l'Etat et de la S.N.C.F. Vous est-il possible, monsieur le ministre, de nous donner toutes assurances sur les engagements de l'Etat pour le T.G.V. et l'opération V200 dans la plaine d'Alsace ?

La liaison à grand gabarit Rhin-Rhône est le troisième élément que je tiens à évoquer. D'aucuns affirment qu'on ne peut développer tous les modes de transport à la fois. Certains de nos partenaires européens démontrent pourtant que le développement simultané de la route, du fer, des liaisons aériennes et de la voie d'eau est un facteur de dynamisme incontestable et que les investissements qu'ils consentent, généralement, se rentabilisent.

L'achèvement, en 1993, de la liaison Rhin-Main-Danube doit, dans cette optique, entraîner la France à en réaliser la prolongation naturelle par la réalisation de la liaison Rhin-Rhône. Je remercie, au passage, nos collègues MM. Braconnier et Adnot - M. Adnot, surtout, pour la conviction avec laquelle il a défendu ce dossier - d'avoir exprimé leur attachement à cette liaison.

Sinon nous risquons d'être à l'écart de la grande voie d'eau qui amarrera économiquement l'Europe centrale à l'Europe de l'Ouest. En effet, seules les régions raccordées aux grands réseaux de transport de tous modes s'intégreront dans le mouvement de croissance qu'entraîneront le marché intérieur unifié et son ouverture vers l'Est.

Sachons surmonter la désaffection qui, depuis des décennies, frappe les liaisons fluviales qui, loin d'être dépassées, sont en mesure de décongestionner d'autres modes de transport et de donner une impulsion aux régions irriguées.

Telles sont les trois questions que je tenais à évoquer en connaissant, monsieur le ministre, vos servitudes et vos contraintes, mais aussi les efforts que vous entreprenez. Nous espérons que les marches françaises de l'Est tiendront, dans vos perspectives d'action, une grande place à la mesure de celle qu'au nom de la France elles veulent occuper en Europe. *(Applaudissements sur les travées de l'union centriste, de l'U.R.E.I. et du R.P.R.)*

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

M. Jacques Oudin. Monsieur le ministre, votre politique routière et autoroutière est décevante. Pourquoi ? Pour trois raisons essentielles.

En premier lieu, parce que toutes les analyses, tous les facteurs existants justifient, sans aucune ambiguïté, la nécessité d'un développement autoroutier rapide et d'une amélioration considérable de notre réseau routier.

En deuxième lieu, parce que nous constatons un retard inquiétant, alors même que nous disposons de tous les éléments pour entreprendre une autre politique.

Enfin, en troisième lieu, parce que vous ne semblez être à même, ni de fixer des calendriers, ni de vous engager sur certaines échéances.

Nous devons développer notre réseau autoroutier et améliorer notre réseau routier. C'est une évidence pour cinq raisons.

Premièrement, en matière de transports, la France est, de par sa position géographique, la plaque tournante de l'Europe. Je n'insiste pas, chacun le sait.

Deuxièmement, dans cette Europe qui se développe, bouge et se modifie, notre plaque tournante apparaît un peu creuse, avec des réseaux insuffisants et parfois saturés.

En termes de densité de réseaux, d'abord, si vous prenez le ratio « kilomètre d'autoroute par kilomètre carré de territoire », la France vient bien après la R.F.A., la Grande-Bretagne, l'Italie, les Pays-Bas et la Belgique.

En termes de fluidité de réseaux, ensuite, certes, nous avons certaines autoroutes où nous circulons facilement. Mais, à côté de cela, combien de lignes saturées - Paris-Lille, Ile-de-France ou région lyonnaise - qui entraînent une conséquence : le détournement des trafics Nord-Sud vers les Pays-Bas, la R.F.A., la Suisse et l'Italie.

C'est la raison pour laquelle le gouvernement de Jacques Chirac, au cours du comité interministériel d'aménagement du territoire du 13 avril 1987, avait pris la décision historique de développer des réseaux circulaires et transversaux. Cette décision a été accentuée par le C.I.A.T. du 17 novembre 1988.

La troisième raison qui milite en faveur de l'accélération du développement du réseau autoroutier et de l'amélioration de notre réseau routier en général, c'est l'évolution des trafics.

Après le second choc pétrolier, toutes les prévisions faisaient état d'augmentations de trafics faibles, de l'ordre de 2 à 3 p. 100 par an.

Avec la reprise de la croissance, les trafics « explosent » comme les immatriculations de véhicules : 6 à 7 p. 100 sur le réseau routier chaque année ; 10 p. 100 par an sur les autoroutes.

Le réseau autoroutier draine maintenant plus de 40 p. 100 de l'ensemble du trafic. Cela ira en s'accroissant et, vraisemblablement, l'engorgement aussi.

La quatrième raison - tous les élus locaux que nous sommes la connaissent bien - c'est que le réseau routier et surtout autoroutier est un facteur essentiel d'aménagement du territoire.

La quasi-totalité des régions ont inscrit, vous le savez, les infrastructures routières et autoroutières en tête des priorités des contrats Etat-région.

Vous connaissez l'effort financier important réalisé par les départements.

Ce sont des signes qui ne trompent pas. Ce sont des besoins qui s'expriment. C'est grâce à cet effort des collectivités locales que le montant global des travaux routiers en France augmente, alors même que votre budget routier stagne ou régresse, selon les chapitres.

La cinquième raison, enfin, tient au fait que l'autoroute est un facteur essentiel de sécurité.

Certes, ce n'est pas le seul. La vitesse, l'alcool et l'absence de port de la ceinture de sécurité constituent des causes d'accidents contre lesquelles il faut lutter - personne ne le conteste. Mais n'égarez pas l'opinion publique. C'est d'abord avec de bonnes infrastructures que vous obtiendrez les résultats les plus spectaculaires.

Vous me permettez de citer un extrait du rapport de notre collègue M. Paul Lorient : « Une autoroute est quatre fois plus sûre qu'une route nationale ordinaire et une route neuve trois fois plus sûre. Sur 10 000 tués environ en France chaque année, 500 le sont sur autoroutes. » Cela revient à dire que le réseau qui draine 40 p. 100 du trafic génère seulement 5 p. 100 des accidents mortels.

Alors, monsieur le ministre, faites moins de discours sur la sécurité routière et augmentez davantage les enveloppes financières pour l'accélération du programme autoroutier.

J'en arrive maintenant au second point de mon propos : les causes de ce retard tiennent aux insuffisances de la politique budgétaire et financière du Gouvernement.

Je retiendrai deux catégories d'insuffisances : d'abord, un budget en régression ; ensuite, une politique financière déraisonnable, voire rétrograde dans le domaine autoroutier.

Votre budget - d'autres orateurs l'on dit - soulève peu d'enthousiasme. Ainsi, les crédits d'entretien du réseau routier national régressent de 5,95 p. 100.

La ligne intitulée « Renforcement et aménagements qualitatifs de sécurité » diminue de 39 p. 100. On croit rêver, alors qu'il y a autant de morts sur nos routes !

Quant aux autoroutes non concédées, les autorisations de programme diminuent de 100 millions à 70 millions de francs, c'est-à-dire de 30 p. 100.

En ce qui concerne la politique financière que le Gouvernement mène dans le domaine autoroutier, elle est critiquable sur quatre points. Je dis : la politique du Gouvernement - certes vous en êtes solidaire - car vos plus farouches adversaires sont vos collègues des finances, MM. Bérégoz et Charasse. La Rue de Rivoli avant, le Quai de Bercy maintenant, n'aime pas les autoroutes !

Le paradoxe, c'est que notre réseau autoroutier peut être rentable et s'autofinancer. Ce réseau autoroutier pourrait être achevé à la fin du XI^e Plan si vous en aviez la volonté politique. Mais voilà ! vous y mettez quatre obstacles financiers.

Premier obstacle : les facultés d'emprunt des sociétés d'autoroutes sur le marché financier sont volontairement limitées. Dans ce domaine, ce n'est d'ailleurs pas vous qui décidez, mais le comité du F.D.E.S., le fonds de développement économique et social.

En 1989, les sociétés d'autoroutes ont été autorisées à emprunter 9 milliards de francs. Le comité du F.D.E.S. de fin novembre a fixé, voilà quelques jours, le plafond d'emprunt pour 1990 à 9,2 milliards de francs alors qu'il faudrait, pour accélérer le programme, qu'elles puissent emprunter 13 milliards de francs.

Le marché financier pourrait facilement absorber ce montant. Mais il faut aussi financer le déficit budgétaire de la nation et les besoins de financement des entreprises publiques. Alors, le résultat est là !

Ici même, à cette tribune, voilà quelques jours, M. le ministre délégué chargé du budget nous a annoncé que 350 kilomètres d'autoroutes seront mis en chantier en 1990.

Lors de votre audition devant la commission des finances, vous avez annoncé le chiffre de 300. La réalité sera plus près de 250 ou 260 kilomètres. Si vous pouviez le démentir, nous serions heureux de vous entendre.

Le deuxième obstacle concerne la politique tarifaire relative aux péages. Depuis dix ans, le niveau moyen des péages a diminué, en francs constants, de 25 p. 100.

Les chiffres figurant à la page 25 du rapport de M. Paul Lorient sur l'évolution des prix et des péages depuis 1980 sont accablants. Chaque année, depuis 1981, le niveau moyen en francs constants baisse. Bien entendu, cette baisse est compensée par l'augmentation du trafic.

Cependant, le calcul le plus élémentaire concernant les gains pour la nation résultant de la baisse du nombre d'accidents en fonction de l'extension du réseau autoroutier devrait vous amener à une remise à niveau des tarifs de péage.

Or M. le ministre des finances vient d'autoriser une revalorisation de 2,5 p. 100 au 31 décembre 1989, mais qui portera en fait sur les deux exercices 1989 et 1990.

Moins de recettes de péage, c'est moins d'autofinancement, c'est moins d'autoroutes.

Le troisième obstacle, c'est le non-respect des engagements de l'Etat en ce qui concerne les versements financiers aux sociétés d'autoroutes au titre de la nationalisation.

En 1988, un accord est intervenu sur un chiffre de 2 milliards de francs. Cela ne représentait d'ailleurs que les deux tiers des montants évalués. Il reste encore 1 milliard de francs à verser. Monsieur le ministre, le Gouvernement a-t-il l'intention de les verser et de tenir ses engagements ?

Le quatrième obstacle est le complément du troisième.

Non seulement vous ne respectez pas vos engagements de versements, mais vous avez amorcé une politique subtile et critiquable : les prélèvements sur les sociétés d'autoroutes.

Pour les gendarmes, il y avait l'article 27. Pour éviter une taxation dont on connaît trop les évolutions prévisibles, les sociétés d'autoroutes se sont rendues à vos injonctions et verseront donc, au cours des prochaines années, 110 millions de francs, 220 millions de francs, 330 millions de francs et 440 millions de francs. Le chiffre se stabilisera à ce niveau les années suivantes.

Quant aux versements d'Autoroutes de France à votre budget, ils se sont élevés à 780 millions de francs cette année et devraient atteindre 980 millions de francs, soit près d'un milliard de francs en 1990.

Avouez que le bilan n'est pas brillant : limitation des possibilités d'emprunts, décroissance des taux moyens de péage en francs constants, accroissement des prélèvements de l'Etat, et enfin non-respect des engagements des versements de l'Etat.

Dans ces conditions - ce sera le dernier point de mon propos - comment envisagez-vous de tenir vos échéances et vos promesses ?

Pour l'avenir de la France, le point essentiel est le suivant : dans quel délai allez-vous pouvoir réaliser le schéma directeur autoroutier national ?

Ce schéma, nous pourrions le réaliser en dix ans au plus, en huit ans au mieux. Mais il faut augmenter les mises en chantier à 400 kilomètres par an au minimum. Voilà l'objectif que vous devez vous fixer. Voilà une ambition digne du rôle que nous entendons voir la France jouer en Europe. Mais que nous en sommes loin !

Contre cette accélération de la réalisation du programme autoroutier, ne m'objectez surtout pas, monsieur le ministre, une éventuelle surchauffe du secteur des travaux publics ! Voilà quinze ans, nous mettions en chantier cinq cents kilomètres d'autoroutes. Il n'y a aucune raison pour que nos entreprises ne soient pas capables de les réaliser à l'heure actuelle, d'autant plus que la concurrence européenne peut parfaitement jouer dans les travaux publics.

Passant maintenant du général au particulier, je vous poserai cinq questions très précises, monsieur le ministre, auxquelles j'attacherais le plus grand prix à recevoir des réponses.

Premièrement, vous aviez promis la mise en service de la portion d'autoroute Nantes-Montaigu de vingt-cinq kilomètres pour la fin de l'année 1991. Dans le rapport de M. Paul Loridant, cette portion ne figure même pas pour 1992 ! Quand sera mise en service cette portion d'autoroute Nantes-Montaigu ?

Deuxièmement, la section Montaigu-Niort, soit plus de 110 kilomètres, devait être mise en service à la fin de l'année 1993. Tiendrez-vous cette échéance ?

Troisièmement, l'autoroute Angers-Cholet-La Roche-sur-Yon, décidée par le C.I.A.T. du 17 novembre 1988, ne figure ni dans la carte qui se trouve à la page 21 du rapport de M. Paul Loridant ni dans l'état d'avancement du réseau pour 1997. Je vous demande, sur ce dossier, non seulement des assurances, mais également une date.

Quatrièmement, votre prédécesseur a décidé d'aménager, au XI^e Plan, la route nouvelle entre Sainte-Hermine, en Vendée, et La Rochelle, permettant ainsi à la Charente-Maritime d'être reliée à l'autoroute Nantes-Niort. Cette échéance sera-t-elle tenue ?

Enfin, cinquièmement, en ce qui concerne la résorption des « points noirs » sur le réseau routier national - cette question s'adresse plus particulièrement à M. le secrétaire d'Etat -, vous avez prévu, dans votre projet de budget pour 1990, 270 millions de francs pour la résorption des « points noirs », c'est-à-dire la même somme qu'en 1989, soit une diminution en francs constants.

Vous avez indiqué à la commission des finances que deux cents « points noirs » avaient été aménagés en 1988 et 1989. Les deux cents « points noirs » restants doivent être traités au cours des trois ou quatre prochaines années.

Dans ces conditions, pouvez-vous prendre l'engagement de faire disparaître, au cours des quatre prochaines années, c'est-à-dire d'ici à la fin de l'année 1993, les quatre « points noirs » existant en Vendée, sur la R.N. 137, la R.N. 148, la R.N. 149 et la R.N. 160 ? Alors, nous pourrions peut-être vous croire.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que je souhaitais formuler sur le réseau routier et autoroutier, qui constitue un outil essentiel de l'aménagement de l'espace, un élément important de la compétitivité de notre pays en Europe et l'un des instruments les plus puissants d'amélioration de la sécurité sur nos routes.

Je suis persuadé que vous partagez largement mon analyse et mon diagnostic. Je sais que vous vous heurtez à la toute-puissance du ministère de l'économie et des finances. Tout

cela découle d'ailleurs d'une politique budgétaire et financière que nous désapprouvons et que nous critiquons. *(Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I.)*

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

M. Félix Leyzour. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de budget relatif aux transports intérieurs que nous examinons ce soir est particulièrement important, pour la vie quotidienne des Français, pour l'aménagement du territoire et pour la préparation de l'avenir.

J'aborderai tout d'abord les transports terrestres et, plus particulièrement, les problèmes de la S.N.C.F. ; je traiterai ensuite des routes.

Pour l'ensemble des transports terrestres, votre projet de budget pour 1990 s'élève, monsieur le ministre, à 39,781 milliards de francs, soit une quasi-stagnation par rapport à 1989 : 39,490 milliards de francs, ce qui, en francs constants, entraîne une perte nette.

Or ce budget est de ceux qui - je viens de l'indiquer à l'instant - concernent au plus près la vie quotidienne des Français.

Mon ami M. Jean Garcia a fait allusion aux problèmes particuliers de la région parisienne ; je n'y reviens donc pas. J'en arrive tout de suite au budget de la S.N.C.F. et aux problèmes du réseau ferré.

La S.N.C.F. doit recevoir, pour sa part, 32,8 milliards de francs de concours publics, ce qui représente une augmentation de 3,8 p. 100 par rapport à 1989, mais cette progression doit être relativisée. En effet, les concours de l'Etat à la S.N.C.F. s'élevaient à 31,8 milliards de francs en 1984, à 32,2 milliards de francs en 1985, à 32,2 milliards de francs en 1986, à 32,5 milliards de francs en 1987, à 30,1 milliards de francs en 1988 et à 31,6 milliards de francs en 1989.

Autrement dit, en francs constants, les concours de l'Etat ont diminué pratiquement tous les ans depuis 1984. En six ans, la hausse de 4,3 p. 100 en valeur correspond, en volume, à une baisse de près du quart ! Seuls les transports urbains de province marquent une progression liée à quelques projets nouveaux de métros automatisés ou de tramways.

Ainsi, la S.N.C.F. fonctionne en permanence sur le fil du rasoir : 42 000 emplois ont été supprimés de 1985 à 1988, période qui couvre le dernier contrat de plan. Le futur contrat prévoit 30 000 suppressions d'emplois, c'est-à-dire 4 500 par an. Les emplois supprimés l'ont été au détriment de la sécurité. Cette politique sacrifie tout à la recherche de la rentabilité. On assiste à la réduction continue de l'entretien du matériel et des infrastructures ; les visites et les contrôles sont de plus en plus espacés.

Cela crée les conditions d'incidents fréquents, voire d'accidents graves. On constate également la suppression des stocks de pièces détachées et la pénurie de matériel. C'est ainsi que la S.N.C.F. manque de voitures de réserve. Il faut donc prendre des mesures urgentes pour que les drames de 1988 ne se reproduisent plus.

Le projet de plan d'entreprise proposé aujourd'hui par les dirigeants de la S.N.C.F. ne va pas améliorer la situation. En effet, il prévoit l'abandon de tout fondement du service public, la perte ou le détournement du statut de cheminot.

La priorité est donnée au T.G.V. : en quatre ans, les crédits ont été multipliés par quatorze, alors que les investissements pour les lignes classiques ont baissé de 7 p. 100. Cette politique du « tout T.G.V. » va accroître les distorsions économiques et sociales entre régions. Seront alors privilégiées celles qui sont destinées à servir de pôles d'activités prioritaires dans l'Europe de 1992, les autres étant progressivement délaissées.

Le T.G.V. est une belle réussite du point de vue technique et technologique, mais cette avancée ne doit pas être utilisée pour accentuer les disparités entre les régions. Nous sommes, nous, favorables au T.G.V. et à son développement, qui ne serait pas d'ailleurs ce qu'il est sans l'attachement dont font preuve les cheminots à leur profession, mais nous ne sommes pas pour que le T.G.V. serve de vitrine et détourne l'attention des autres réalités. Les schémas des réseaux T.G.V. doivent être revus - pensons-nous - pour favoriser au maximum les désenclavements régionaux et un développement sur l'ensemble du territoire.

A cet égard, je voudrais parler du T.G.V. Atlantique. Le gain de temps enregistré sur l'ensemble des parcours entre la Bretagne et Paris est réalisé sur le tronçon Le Mans - Paris ; entre Le Mans et la Bretagne, le train continue à rouler à la vitesse d'un express. Or, la direction de la S.N.C.F., jusqu'à présent sourde aux demandes de la population et des élus, refuse des arrêts dans un certain nombre de gares qui, sur le réseau, constituent des plaques tournantes pour la desserte et l'irrigation de vastes espaces régionaux.

La protestation contre la politique menée par la direction de la S.N.C.F. gagne en ampleur en Bretagne. Le Gouvernement, monsieur le ministre, serait bien inspiré en invitant cette direction à tenir compte des intérêts régionaux, les demandes présentées prenant en considération le souci de concilier la rapidité du transport et l'irrigation de la péninsule bretonne.

Un autre problème se pose, celui de la péréquation tarifaire. Elle doit être maintenue et la tarification normale doit être appliquée au T.G.V. Les lignes internationales à grande vitesse doivent continuer à ressortir des services publics de chaque pays, dans le cadre d'une coopération négociée.

Pour ce qui est de l'ensemble du réseau, sur 34 000 kilomètres de voies ferrées, seuls 19 000 kilomètres sont entretenus ; 15 000 ne le sont qu'imparfaitement et on annonce des fermetures de lignes.

S'agissant du trafic omnibus, le conventionnement avec les régions aurait pu, dans le cadre d'une politique globale de régénération du rail, être un moyen de dynamisation du trafic ferroviaire. Il est en train de devenir le biais pour obtenir une caution à la réduction des réseaux et à l'accélération des transferts de charges sur les collectivités territoriales. Ce n'est pas la bonne « voie », c'est le cas de le dire ! Il faudrait, pour l'ensemble des réseaux, aller vers une amélioration de la sécurité et de la vitesse.

J'en viens aux tarifs pratiqués : il faut savoir que les charges de la dette de la S.N.C.F. représentent, aujourd'hui, le quart du prix du ticket de transport. Les banques et les assurances qui pillent le service public du chemin de fer au détriment de la sécurité devraient, au contraire, financer sa revitalisation !

Je renouvelle ici, monsieur le ministre, la proposition formulée par le groupe communiste à l'Assemblée nationale, visant à constituer une commission de contrôle parlementaire destinée à prendre connaissance au plus près de la situation de la S.N.C.F. et de l'accomplissement de ses missions de service public. Une telle proposition répond, pensons-nous, aux souhaits des cheminots, des usagers, des élus régionaux et départementaux, qui se heurtent à un hermétisme grâce auquel on essaie de leur faire prendre des plus pour des moins, et inversement.

Quant aux crédits consacrés au transport fluvial, ils diminuent de 3 p. 100. Cela montre que l'on n'accorde pas assez d'importance à ce moyen de transport non polluant et qui participe de la complémentarité des modes de transports. Mais, pris par le temps, je n'ai guère le loisir de développer ce thème.

J'en viens aux problèmes de la route. Les crédits réservés aux transports routiers et à la sécurité routière, qui s'élèvent à 10,4 milliards de francs, concernent, pour près de la moitié, les contrats de plan passés avec les régions. A ce propos, je dois vous faire part d'une inquiétude, monsieur le ministre : je constate que, dans les contrats, la part cofinancée par les régions, voire les départements, concernant les axes nationaux, est de plus en plus grande. Or, cet accompagnement se fait, la plupart du temps, au détriment de l'investissement sur les réseaux départementaux, dont certaines routes sont considérées comme d'intérêt régional et bénéficient donc de l'intervention des régions.

J'aurais souhaité m'appesantir sur cet aspect des choses en prenant pour exemple le plan routier breton. Je n'en ai pas le temps, mais je ne peux pas ne pas évoquer la portion de ce plan qui est la moins prise en compte par la programmation, alors qu'elle est essentielle pour le désenclavement de l'intérieur de cette région : je veux parler de la R.N. 164, à propos de laquelle j'ai eu l'occasion de vous écrire, monsieur le ministre. Peut-être pourrez-vous m'apporter aujourd'hui quelques précisions.

Les crédits d'entretien, eux, accusent une baisse certaine. La politique de concession aux firmes privées d'une partie croissante des autoroutes nouvelles se fait au détriment des usagers. Elle conduit l'Etat à accepter des hausses du prix des péages de plus en plus fortes.

Construire, entretenir les routes, cela coûte cher, dit-on. Sans doute, mais c'est indispensable à la vie et au développement du pays. L'union routière a cité récemment des chiffres. D'après elle, « la route est pour l'Etat et les pouvoirs publics une merveilleuse source de profits, puisqu'elle leur a rapporté, en 1988, quelque 146 milliards de francs, dont à peine 21 milliards ont été réaffectés à l'investissement routier ».

Je n'ai pas les moyens de vérifier ces chiffres, mais, à ma connaissance, ils n'ont pas été démentis. Le seront-ils ce soir ? Je n'en sais rien, on verra. En tout cas, il semble bien que la marge soit particulièrement importante et qu'il soit possible de dégager des crédits.

M. le président. Puis-je vous demander, mon cher collègue, de conclure, car vous avez déjà dépassé de deux minutes votre temps de parole ?

M. Félix Leyzour. J'en arrivais justement à ma conclusion, monsieur le président.

C'est l'usager qui, finalement, va supporter les conséquences d'un tel budget, par des hausses de tarifs supérieures à l'inflation - ce sera le cas à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P., comme mon collègue M. Garcia l'a indiqué tout à l'heure - par la multiplication des péages, par l'effritement des crédits d'entretien, qui renvoient à plus tard les problèmes les plus graves.

Pouvoir se déplacer de façon sûre, rapide, agréable, afin de développer échanges et rencontres, maîtriser la circulation des marchandises, cela implique des moyens de transports de qualité accessibles à tous, et soucieux de la protection de l'environnement. Malheureusement, ce n'est pas la voie sur laquelle nous engage votre projet de budget, monsieur le ministre. C'est pourquoi nous ne pourrions lui apporter notre appui et serons contraints de voter contre. *(Applaudissements sur les travées communistes.)*

M. le président. La parole est à M. Rocca-Serra.

M. Jacques Rocca-Serra. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, élu le 24 septembre 1989 sénateur des Bouches-du-Rhône, sur la liste conduite par M. Robert Vigouroux, c'est la première fois que j'interviens à cette tribune ; permettez-moi, à cette occasion, de vous dire combien je suis honoré et fier, pour mes concitoyens et pour mes proches, de siéger au sein de cette Haute Assemblée. Je mesure tout l'intérêt que représente cette institution pour la démocratie et pour l'avenir de la France, et suis pleinement conscient du travail que l'on peut et que l'on doit y réaliser.

En ce qui me concerne, je ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour en être digne et m'emploierai à œuvrer constamment pour rassembler, au-dessus des sensibilités, les femmes et les hommes qui y siègent.

Monsieur le ministre, on ne peut participer aujourd'hui à la moindre réunion sans qu'il soit question de l'Europe et de 1993. Dans l'environnement économique actuel, seule une Europe unie peut rivaliser avec les grandes puissances économiques que sont actuellement le Japon et les Etats-Unis, qui seront peut-être demain les pays de l'Est et, après-demain, la Chine.

L'avenir de la France est dans l'Europe du marché unifié. Dans cette perspective, elle doit définir une stratégie de croissance saine, fondée sur une réelle capacité compétitive, notamment à l'égard des autres pays de cette Communauté.

Dans le dispositif mis en place, quel sera le rôle dévolu aux régions méditerranéennes, qui constituent le point de passage obligé entre l'Europe du Nord et le bassin méditerranéen ?

Au carrefour des voies terrestres et fluviales, dans l'axe du sillon rhodanien, à mi-chemin de l'Espagne et de l'Italie, ces régions ont une situation géographique idéale, qui leur permet de revendiquer une place privilégiée dans les échanges du sud de l'Europe.

M. Roland Courteau. Très bien !

M. Jacques Rocca-Serra. Ce potentiel existe ; l'avez-vous pris en compte, monsieur le ministre, et le considérez-vous comme un atout pour l'économie nationale ? Si tel était le cas - nous n'en doutons pas ! - il faudrait alors donner très vite à l'ensemble de ces régions les moyens d'une dynamique susceptible d'en faire le pôle attractif de l'Europe du Sud.

Il apparaît nécessaire de faire porter, en priorité, l'effort sur les voies de communication. En effet - on l'a dit avant moi - seules les régions parfaitement raccordées à tous les types de réseaux pourront s'intégrer dans le vaste mouvement de croissance que va entraîner le marché intérieur.

Bien que les problèmes portuaires ne soient pas à l'ordre du jour, on ne peut manquer d'évoquer la nécessité absolue de moderniser cet équipement essentiel pour la France que constitue le port de Marseille, par la redistribution de ses surfaces et la mise en place d'une véritable politique de « fiabilisation » de sa clientèle.

Monsieur le ministre, nous souhaitons, par ailleurs, connaître les intentions du Gouvernement quant à la programmation des travaux qui permettront d'achever la mise à grand gabarit de la liaison Rhin-Rhône ; 85 p. 100 de cette voie fluviale sont déjà accessibles à la navigation à grand gabarit et seulement 230 kilomètres sont à mettre aux normes pour relier l'Europe du Nord et l'Europe centrale au pôle géostratégique majeur que ne manquera pas de devenir la façade méditerranéenne.

Les travaux effectués ont déjà coûté 90 milliards de francs. Faut-il en rester là et perdre ainsi définitivement cet investissement considérable alors qu'il ne manque que 16 milliards de francs pour achever cet ouvrage d'intérêt communautaire ? Un financement européen pourrait être envisagé. A-t-on suffisamment exploré cette possibilité, d'autant que la liaison Rhin-Danube, enrichie des réseaux fluviaux belges, hollandais et allemands, formera, en 1993, un ensemble cohérent relié à l'Europe centrale ?

De surcroît, les nouvelles données tant politiques qu'économiques de l'Europe de l'Est sont à prendre en considération et imposent à cet égard une réaction appropriée.

Ayant eu l'honneur d'avoir été élu, hier, président du groupe d'études « liaison Rhin-Rhône » du Sénat, je vous informe qu'un consensus s'est dégagé avec force au profit d'un réexamen rapide de ce programme. M. Hoeffel a d'ailleurs prouvé à la tribune que ce consensus dépassait largement les partis politiques.

En ce qui concerne les autres grandes infrastructures de communication, nous attachons un intérêt particulier à la poursuite de l'autoroute Marseille-Aix-Sisteron vers Grenoble et l'Italie.

M. Charles Descours. Très bien !

M. Jacques Rocca-Serra. S'agissant, enfin, des liaisons ferroviaires, il serait souhaitable qu'elles s'intègrent réellement dans un réseau de communications cohérent et moderne.

Le T.G.V. apparaît comme l'un des événements technologiques majeurs de la fin de ce siècle. Selon nous le T.G.V. Méditerranée, en particulier, doit être considéré par l'Etat comme une priorité. Son éventuelle réalisation pour 1996 nous paraît, d'ores et déjà, comme trop lointaine. Une décision du Gouvernement quant à sa programmation et à son tracé devient urgente, surtout en ce qui concerne la desserte convenable de la métropole marseillaise, à laquelle est immanquablement lié l'avenir de l'ensemble des communes de la région.

Nous attendons également de la S.N.C.F. qu'elle développe les relations avec la zone d'Aix-en-Provence et qu'elle desserve l'aéroport de Marseille-Provence, aéroport pour lequel il apparaît également urgent de multiplier les capacités nationales et internationales.

Pour conclure, monsieur le ministre, je rappellerai l'enjeu formidable de ces réalisations, enjeu qui nécessite une mobilisation de tous les partenaires économiques et sociaux.

Il nous est agréable de noter que, par une heureuse coïncidence, les plus hautes autorités politiques de notre région - M. le président du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur, M. le président du conseil général des Bouches-du-Rhône et M. le maire de Marseille -

sont membres de cette assemblée et savent, bien entendu, au-delà de leur diversité, se réunir sur les grands projets d'avenir.

Monsieur le ministre, cette réflexion dépasse le cadre inter-régional. Elle concerne le développement économique de la nation tout entière. C'est pourquoi, si cette ambition régionale devait échouer, c'est la France qui échouerait en Méditerranée et dans son positionnement au sein des pays de la Communauté.

Mais nous sommes persuadés, monsieur le ministre, que le Gouvernement et vous même ferez tout ce qui est en votre pouvoir pour donner ce nouvel atout à notre pays. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Jacques Moutet. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je vais vous livrer les réflexions de M. André Dagnac, sénateur des Pyrénées-Orientales, qui a été rappelé subitement dans son département pour se rendre en Espagne.

Je saisis l'occasion de l'examen du budget des transports pour aborder un aspect de la construction européenne qui se met en place sous nos yeux, avec notre actif concours et, si j'ose m'exprimer ainsi, à la vitesse du T.G.V.

Je souhaite que l'Europe soit dotée de ce mode de transport exceptionnel dans les meilleurs délais.

Je suis conscient des investissements énormes que cela suppose, mais l'enjeu est tel que nous ne pouvons en aucun cas rester peu actifs dans l'effort destiné à faciliter des échanges européens de plus en plus nombreux et qui traverseront nécessairement la France.

Notre pays est un point de passage obligé entre l'Europe du sud, à savoir l'Espagne, et l'Europe du nord, du centre et de l'Est, entre les villes de Séville, Madrid, Barcelone et Paris, ainsi que Londres, Hambourg et Milan.

Il s'agit là d'une action majeure d'aménagement du territoire que nous nous devons de réussir.

Notre pays est au carrefour de ce système d'infrastructures ultramodernes qui donnaient au T.G.V. français, voilà quarante-huit heures, un record du monde absolu de vitesse sur voie ferrée.

Il va de soi que, travaillant aux liaisons intérieures et internationales, nous aiderons aussi nos industries.

Allant du général au particulier et parlant plus précisément de l'Europe du Sud, je vous rappelle, monsieur le ministre, que la liaison Paris-Barcelone doit passer par la construction d'un tronçon indispensable au maillage des pays européens.

Ce tronçon concerne plus une petite partie du sud de la France et, pour être plus précis, les trente kilomètres qui séparent Perpignan de la frontière avec l'Espagne.

Dernièrement, à Montpellier, en présence de M. Michel Walrave, sous-directeur de la S.N.C.F., les présidents de la région Languedoc-Roussillon, des départements intéressés, les maires de Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan, un engagement était pris pour financer les 30 kilomètres dont je parlais à l'instant.

Il ne nous manque plus que votre aval, monsieur le ministre, pour mettre en place une société d'économie mixte qui se chargerait, avec la S.N.C.F., de rechercher les concours financiers nécessaires, dont le montant est estimé entre un milliard et demi de francs et deux milliards de francs.

Nous savons, en outre, que la *generalitat* de Catalogne attend cet engagement pour lancer, de son côté, une voie T.G.V. de Barcelone jusqu'à la frontière française.

Ainsi, puisque la volonté des élus locaux exprimée à Montpellier entraîne l'engagement des Barcelonais, ce serait, si vous en étiez d'accord, deux tronçons non négligeables de cette voie à grande vitesse qui pourraient être prêts aux environs de 1994 : l'un au sud, reliant Barcelone à Perpignan, et l'autre, au nord, venant de Paris vers Lyon, Valence et Montpellier. Cette double opération nous laisserait espérer une liaison directe Paris-Barcelone avant la fin du siècle.

M. Roland Courteau. Très bien !

M. Jacques Moutet. Monsieur le ministre, ne serait-il pas opportun, pendant que la France préside encore pour quelques jours la Communauté économique européenne, de prouver notre volonté d'aller de l'avant vers cette Europe qui se fera de toute façon, avec nous ou sans nous ?

Ma question est simple, monsieur le ministre : pensez-vous que ce tronçon Perpignan-Le Perthus-frontière peut être intégré dans le schéma en cours d'étude ? Si oui, dans quel délai ? (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

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

M. Charles Descours. Bien qu'élu de Grenoble et de l'Isère et responsable des transports publics, tant dans l'agglomération grenobloise que dans ce département, je vous parlerai, monsieur le ministre, non des questions spécifiques à cette région, mais de sujets plus globaux.

Je réitère toutefois l'invitation que je vous ai adressée de venir voir à Grenoble le premier tramway accessible aux handicapés. Je vous avais adressé cette invitation l'année dernière, du haut de cette tribune ; je l'ai renouvelée par écrit cette année.

Je m'adresse à vous, monsieur Delebarre, car, depuis 1983, vous êtes le seul ministre des transports à ne pas avoir vu ce tramway.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je n'ai pas fini !

M. Charles Descours. Je sais que vous avez vu ce tramway la semaine dernière à Dunkerque, lors d'un colloque sur l'accessibilité des transports aux handicapés et que le directeur de réseau de la ville de Grenoble vous l'a fait visiter. Je souhaiterais cependant vous présenter ce tramway en fonctionnement pour que vous constatiez son intégration urbaine, à une époque où tant de villes s'interrogent sur un mode de transport en commun en site propre.

Nous vous parlerions également de l'autoroute Grenoble-Sisteron et du T.G.V. France-Italie, deux projets sur lesquels vous allez devoir prendre des décisions très prochainement. Il serait bien qu'auparavant vous veniez sur place vous rendre compte.

En réalité, je vous parlerai plus globalement des transports publics de province, urbains et interurbains, qui, je le rappelle, intéressent quatre Français sur cinq.

Ces transports, me semble-t-il, sont les grands oubliés de ce projet de budget et de la discussion qui s'en est suivie. Membre du bureau du G.A.R.T., le groupement des autorités responsables de transport, et parlementaire, je me ferai l'interprète de l'ensemble des élus des réseaux urbains et départementaux, comme le président de ce groupement, M. Auxiette, l'a fait, devant vous, à Montpellier, lors d'un récent congrès qui s'est déroulé dans un décor à peine moins prestigieux que celui-ci ! (*Sourires.*)

Les transports publics de province me semblent donc être les grands oubliés de ce projet de budget.

Cet oubli se manifeste, tout d'abord, dans la forme. Ainsi, le rapporteur spécial de l'Assemblée nationale, M. Germon, consacre vingt pages de son rapport aux transports dans la région parisienne et une seule page aux transports publics urbains et interurbains de province ; et la discussion n'a pas été plus prolifique.

Cet oubli se manifeste ensuite dans les chiffres. Pour les transports urbains, les tramways et les métros de province, les autorisations de programme s'élèvent à 330 millions de francs et les crédits de paiement à 340 millions de francs.

Il s'agit là d'une augmentation sensible, vous nous l'avez dit et je vous en donne acte. Nous partions de très bas, je le sais aussi.

Mais, monsieur le ministre, vous avez annoncé à cette tribune une dotation de 2 milliards de francs sur cinq ans. Or, tous les élus des grandes villes de province, toutes tendances politiques confondues, étaient en droit d'attendre l'inscription d'au moins 400 millions de francs dans le projet de budget pour 1990.

Je connais votre réponse ! Je l'ai entendue à Biarritz et à Montpellier. Selon vous, cette somme suffirait pour soutenir les opérations prêtes. Je ne le crois pas ! Selon moi, un effort

budgétaire plus important de l'Etat aurait permis d'accélérer la réalisation des projets de Reims, de Rouen, de Toulouse ou de Bordeaux, qui n'attendent que l'appui décisif de l'Etat.

Je sais bien que, demain, on rase gratis ! Je suis cependant quelque peu inquiet, compte tenu du mauvais départ, d'autant que vous-même, monsieur le ministre, vos services et les élus de province savent que ces deux milliards de francs ne suffiront même pas à réaliser l'ensemble des programmes qui sont actuellement à l'étude.

Notre déception est donc grande sur ce point ; M. Auxiette vous l'a dit.

Mais il faut bien reconnaître aujourd'hui que les collectivités locales, les usagers - malgré un blocage des tarifs dont vous avez d'ailleurs annoncé la fin - et les entreprises, par le biais du versement transport, font des efforts considérables en faveur des transports urbains.

C'est le cas dans la ville que j'administre, où le taux du versement transport vient de passer à 1,75 p. 100 ; mais c'est aussi vrai ailleurs, et il importe que l'Etat fasse son devoir.

Le tableau est encore plus sombre pour les autres chapitres, à savoir pour les aides à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains, pour les contrats de productivité devenus, je crois, contrats de « modernisation » - si l'on peut dire ! - qui intéressent toutes les villes, y compris celles qui ne se dotent pas d'un transport en commun en site propre.

Ces chapitres budgétaires voient leurs crédits s'effondrer. Les autorisations de programme passent de 30 millions à 20 millions de francs, soit une diminution de 33 p. 100, et les crédits de paiement de 108 millions à 93 millions de francs, soit une baisse de 15 p. 100. Quant aux crédits d'études, ils subissent le même régime de rigueur et enregistrent une régression de 33 p. 100 pour les autorisations de programme et de 13,8 p. 100 pour les crédits de paiement.

La situation n'est pas plus brillante pour les transports collectifs régionaux et départementaux, qui subissent encore une baisse très sensible. Les autorisations de programme passent de 65 millions à 45 millions de francs, soit une diminution de 24 p. 100, et les crédits de paiement de 106 millions à 86 millions de francs, soit une baisse de 19 p. 100.

Par ailleurs, je dois dire que les contrats de plan spécifiques ferroviaires, qui ont été signés entre les régions et l'Etat, représentent des sommes bien inférieures aux besoins et aux espérances des élus locaux ; je vous assure que c'est vrai pour la région Rhône-Alpes.

Le Gouvernement annonce sans arrêt que le développement des transports publics est une nécessité pour des raisons de coût, d'environnement et de qualité de vie. Nous partageons cette analyse, mais il nous semble que le Gouvernement ne se donne pas les moyens d'appliquer cette politique, comme en témoigne ce projet de budget, monsieur le ministre.

Je vais même plus loin : je crois que ni hier, ni aujourd'hui, ni demain, le budget de l'Etat, en tout cas le budget de votre ministère, n'était, n'est ou ne sera à la hauteur des besoins de la dernière décennie de ce siècle.

Il faut donc que nous réfléchissions ensemble pour dégager une ressource spécifique pour les transports urbains et interurbains, comme on l'a dit lors du congrès de Montpellier. Ce pourrait être une part infime de la taxe sur les produits pétroliers. Mais je connais les réticences - pour ne pas dire plus - du ministre des finances !

Il faut tout de même savoir qu'un prélèvement de un centime sur cette taxe, qui s'élève à près de quatre francs par litre d'essence, rapporterait environ 4 à 5 millions de francs, soit plus du double de ce que vous proposez pour les métros et les tramways de province.

En l'absence d'une telle mesure, le discours gouvernemental sur les transports publics restera du domaine incantatoire, et je le dis quel que soit le Gouvernement.

Je dirai maintenant quelques mots sur deux autres sujets. S'agissant du T.G.V., le Gouvernement français va décider dans les prochaines semaines - vous nous l'avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre - avant de le faire avec tous les autres Européens, du plan T.G.V. pour les décennies à venir. Se pose le problème du tracé, bien entendu, et, dans ma région, c'est un sujet particulièrement brûlant. Mais la S.N.C.F., vu son endettement, est incapable de le faire. Il faut

qu'elle le comprenne. Le recours aux régions, on l'a vu tout à l'heure pour le T.G.V. Est, malgré des sommes considérables pour elles, sera vite limité. Il importe de trouver d'autres modes de financement, notamment privés, selon des modalités à prévoir, comme l'a proposé M. Fabius. Il importe également que le Gouvernement impulse et autorise de telles recherches de financement, sinon le réseau ferroviaire à grande vitesse prendra un retard considérable qui ne lui permettra pas de répondre aux attentes du grand marché unique européen.

Enfin, en ce qui concerne le financement des autoroutes, la loi de 1955 prévoit que les bénéficiaires des sociétés autoroutières sont exonérés d'impôt s'ils sont réinvestis dans d'autres autoroutes. Il y a là un côté pervers puisque, aujourd'hui, on peut financer des autoroutes, même déficitaires, là où des routes à deux fois deux voies seraient suffisantes. Le problème n'est pas facile et je le sais. Je l'ai fait examiner par le service des études législatives du Sénat avant de déposer une proposition de loi. Je connais les obstacles juridiques et constitutionnels. Mais il faut réfléchir à une éventuelle modification de cette loi pour la rendre moins contraignante et éviter une consommation d'espace et une défiguration du paysage lorsque cela est possible.

Telles sont les réflexions que je voulais faire, monsieur le ministre. Vous le comprendrez, après ce que je viens de vous dire sur les transports urbains et interurbains de province, sans faire de polémique ni de politique politicienne, le groupe du R.P.R. et moi-même, nous voterons contre votre projet de budget. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R.*)

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux. Je demande la parole.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les sénateurs, donner l'impulsion, dynamiser les initiatives de la société, sans chercher à s'y substituer, telle est la démarche adoptée par le Gouvernement dans le domaine des transports routiers et fluviaux.

C'est la stratégie que, depuis dix-huit mois, nous menons dans le domaine de la sécurité routière. Elle repose sur le partenariat avec tous les acteurs de la route et de l'automobile. Elle part du constat - notez-le - que neuf accidents sur dix trouvent leur origine dans les comportements. Le reste n'est pas négligé. M. Michel Delebarre vous rappelait, tout à l'heure, l'effort engagé pour développer le réseau autoroutier et éliminer totalement les points noirs du réseau national dans les quatre ans à venir.

M. Roland Courteau. Très bien !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. M. Oudin, qui s'interrogeait sur la résorption des points noirs dans le département de la Vendée, a pleine satisfaction. En effet, au cours des deux prochaines années, ces quatre points noirs seront supprimés, à condition toutefois que les collectivités locales concernées apportent leur participation selon les règles habituelles, puisqu'ils sont situés à l'intersection de voies nationales et de routes départementales.

La résorption de tous les points noirs dans les quatre ans à venir ne permettra de sauver que soixante vies. Ce n'est pas rien, mais par rapport aux dix mille morts par an, on voit l'enjeu ! Quant aux autoroutes, bien sûr, il en faut, et M. Delebarre l'a dit. Nous en réalisons. Mais les deux tiers des accidents de la route ont lieu en agglomération. Il faut le savoir pour ne pas commettre d'erreurs.

Monsieur Braconnier, je vous rassure, dès l'année prochaine, le contrôle technique des véhicules entrera progressivement en vigueur sur la base des dispositions législatives dont votre Haute Assemblée avait eu l'initiative au cours de la session de printemps.

Mais, la clé de tout progrès durable, c'est un changement de mentalité. Il passe inévitablement par une action de répression, dont le pivot sera le permis à points. Monsieur Braconnier, vous qui, pendant quinze ans, avez plaidé pour cette mesure, vous ne pouvez que vous réjouir que le Gouvernement l'ait fait voter par le Parlement au printemps dernier. Mais vous comprendrez que bâtir un fichier fiable traitant

tant une masse considérable d'informations - 31 millions de permis de conduire, mesdames et messieurs les sénateurs - les précautions à prendre pour respecter la confidentialité des informations, les délais réglementaires pour passer les appels d'offres enfin, tout cela demande du temps. Il est difficile de réduire de manière significative le délai de deux ans nécessaire à sa mise en place.

Je voudrais également féliciter le rapporteur spécial, M. Paul Loridant, de nos profondes convergences sur le diagnostic et sur les remèdes.

M. Jean-Pierre Masseret. Très bien !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Pour emporter la conviction de nos concitoyens, il faut agir en profondeur sur le terrain. La dynamique lancée par l'Etat doit trouver son prolongement, ses relais dans chaque département, dans chaque commune. Ainsi que l'a souligné le rapporteur pour avis, M. Braconnier, qui, mieux que les élus, pourrait animer cette pédagogie et fédérer les multiples initiatives à l'échelon communal et départemental ? Le budget qui vous est présenté marque cette volonté décentralisatrice du Gouvernement.

C'est ainsi que nous vous proposons de doubler les crédits affectés aux plans départementaux d'actions de sécurité routière. Une enveloppe de 22 millions de francs leur est consacrée. Il s'agit là en effet d'un véritable creuset de toutes les réflexions et initiatives des élus, des associations, des entreprises et des services de l'Etat.

C'est le même esprit qui a animé le Gouvernement lorsqu'il a décidé de rénover le programme « moins 10 p. 100 ». Nous avons cherché, en particulier, à élargir les bases de notre partenariat en permettant à des communes de taille modeste de participer, en se regroupant, à une formule qui a fait ses preuves. L'Etat financera à parité les actions définies par ces nouveaux contrats. A cet effet, 42 millions de francs sont prévus dans le budget de 1990.

Cette stratégie du partenariat, je souhaite la développer sur trois axes : l'enfant, l'entreprise et la ville.

L'enfant, car c'est dès l'école que doivent s'apprendre les règles de vie sur la route et dans la rue.

Les entreprises, parce que, au travers des contacts que nous avons multipliés avec les représentants patronaux et syndicaux, j'ai noté une volonté de plus en plus claire et affirmée d'agir contre le terrible coût économique et humain de l'hécatombe routière.

La ville, enfin, parce que c'est l'univers quotidien de la majorité de nos concitoyens, le lieu où se produisent de nombreux accidents - les deux tiers, je le rappelle. Notre ambition est de mobiliser élus, associations et urbanistes pour trouver ensemble des solutions qui « recivilisent » nos cités et rendent nos rues plus fraternelles.

Un grand débat s'est ouvert dans le pays. M. Michel Delebarre et moi-même, nous avons voulu l'intensifier en organisant des carrefours régionaux de sécurité routière. Le premier a eu lieu à Rennes, le 24 novembre dernier, avec le maire, M. Edmond Hervé, et le président du conseil général, M. Pierre Méhaignerie. Deux autres auront lieu, l'un, demain, à Lille, notamment avec M. Michel Delebarre, et l'autre, la semaine prochaine, à Bordeaux. Ces rencontres entre tous les partenaires de la sécurité routière se poursuivront bien sûr, en 1990, dans chacune des régions françaises. Elles constituent l'un des axes d'une communication globale pour laquelle un budget de 45 millions de francs est prévu.

Priorité est donc accordée à la vie, à la sécurité routière.

MM. Roland Courteau et William Chervy. Très bien !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Mais notre effort va plus loin et des moyens importants seront consacrés au développement de techniques innovantes de régulation du trafic. Plus de 52 millions de francs seront consacrés au lancement, en 1990, du projet Sirius, dans le cadre du contrat de plan signé avec la région d'Ile-de-France. Au total, l'Etat s'engage sur un programme de cinq ans d'un montant de 205 millions de francs pour améliorer la fluidité des grands axes routiers de la région parisienne. Cette expérience de route intelligente, j'espère que nous pourrions l'étendre aux autres grandes métropoles françaises et l'encourager.

C'est à juste titre que le rapporteur M. Berchet a rappelé l'essor du transport routier. Il témoigne du dynamisme de nos entreprises, de la bonne santé de l'économie française.

Mais il a son revers. L'opinion s'inquiète d'un développement sans frein du trafic lourd. Pour l'environnement et la sécurité routière, il faut arrêter la course au gigantisme. Les 40 tonnes sont une limite à ne pas franchir.

La sécurité des transports repose sur la professionnalisation des transporteurs. Nous avons donc décidé de privilégier la formation, élément indispensable également de la compétitivité de nos entreprises.

Un accent tout particulier sera mis sur la formation des conducteurs de véhicules transportant les matières dangereuses. A Bruxelles, une décision a été prise par le conseil des ministres des transports européens que présidait, lundi et mardi derniers, M. Michel Delebarre. Monsieur le rapporteur, vous en avez souligné l'enjeu et vous vous félicitez sans doute, comme moi, de cette décision.

Les ministres ont décidé d'étendre aux conducteurs de transports routiers intérieurs de marchandises dangereuses l'obligation de formation résultant de l'accord international A.D.R. qui remonte à 1957. Désormais, ils devront recevoir une formation théorique et pratique, sanctionnée par un examen et la délivrance d'un certificat.

La reconnaissance mutuelle des certificats de formation professionnelle est également érigée en principe. Cette directive entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1992 pour le transport en citernes ou en conteneurs citernes de plus de 3 000 litres, ainsi que pour le transport de matières explosives. Pour les autres transports dangereux, la date retenue est celle du 1^{er} janvier 1995.

La professionnalisation passe par un relèvement des règles d'accès. Le Gouvernement va soumettre très prochainement au conseil national des transports un projet de décret modifiant ceux des 16 août 1985 et 14 mars 1986.

Notre objectif est de renforcer le niveau de l'examen d'accès à la profession, qui sera écrit et non plus oral. Nous proposons aussi de porter à 35 000 francs environ par véhicule ou à 1 750 francs par tonne le montant minimum des fonds propres nécessaires à la création d'une entreprise, notre souci commun avec la profession étant de donner les plus grandes garanties de longévité aux entreprises.

Professionnalisation et formation sont les armes qui permettront à nos entreprises de faire face à la concurrence étrangère et aux nouvelles conditions créées par l'instauration progressive du cabotage au sein des pays de la Communauté économique européenne.

Comme l'a rappelé M. Berchet, le conseil des ministres européens a décidé de mettre en œuvre un régime transitoire et limité. M. Delebarre a obtenu des assurances sérieuses pour éviter que la France ne devienne un marché privilégié pour les transporteurs étrangers. Les autorisations seront donc étroitement contingentées pendant cette période transitoire. Nous serons, mesdames et messieurs les sénateurs, particulièrement vigilants sur l'application de ces garanties, toute notre politique étant de permettre à nos entreprises de se préparer, dans les deux années qui viennent, à l'application du marché unique.

L'objectif du Gouvernement français est de rechercher, d'ici à la fin de la période transitoire, l'harmonisation fiscale, sociale et technique dans le transport routier afin de mettre un terme aux distorsions de concurrence qui subsistent encore.

Le dynamisme manifesté par ce secteur au cours des dernières années et les profondes mutations auxquelles il a su faire face me rendent confiant dans sa capacité à s'adapter aux nouvelles données du marché. Il a tous les atouts pour gagner du terrain, hors de nos frontières, comme il a su le faire en Espagne et tout dernièrement encore en République fédérale d'Allemagne.

Monsieur le rapporteur spécial Adnot, vous avez dans votre rapport souligné de façon remarquable un autre enjeu européen, celui du développement de notre réseau de voies navigables. M. le sénateur Braconnier s'en est lui aussi fortement préoccupé.

Le projet de budget pour 1990 qui vous est présenté ne répond pas entièrement à toutes vos questions. Ce n'est cependant pas comme vous pourriez le supposer un simple budget d'attente. Il traduit déjà une première prise en considération d'une urgence rappelée par Mme Yvette Chassagne, celle de la rénovation du réseau existant.

Le Gouvernement va y consacrer 200 millions de francs supplémentaires, qui seront utilisés en 1990. Je ne crois donc pas qu'il soit juste, dans ces conditions, de parler de stagnation des crédits. De 1988 à 1990, les crédits d'entretien et de modernisation auront été presque doublés. Il est vrai que nous partons de loin !

Monsieur Adnot, je souhaite aussi vous annoncer l'intention du Gouvernement de lancer au plus tôt la mise au grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent. Nous faisons en ce moment procéder aux dernières études nécessaires, en particulier pour l'évacuation des eaux de crues. Ces études seront bientôt terminées, ce qui donnera la possibilité d'engager les travaux permettant le passage au gabarit de 1 000 tonnes sur toute cette section de la Seine, les ouvrages étant conçus pour s'intégrer, sans modification, au gabarit futur de 3 000 tonnes.

Notre objectif, en lançant cette opération, est simple : nous voulons relier, par le moyen de transport le plus économique qui soit, l'une des plus grandes zones de production céréalière de France, la Champagne, au premier port européen d'exportation de céréales, celui de Rouen.

Cela n'est pas suffisant, j'en conviens, et nous voulons aller plus loin. Je puis vous affirmer, mesdames, messieurs les sénateurs, que le Gouvernement est pleinement conscient des enjeux de la voie navigable. Je suis persuadé qu'un jour viendra où une partie de la croissance du trafic marchandises se reportera sur les voies d'eau si celles-ci sont en bon état et bien raccordées au réseau européen.

Les réactions de l'opinion publique devant les risques que font courir les transports lourds par route, et les exigences de compétitivité de nos entreprises dans une Europe élargie y inciteront de plus en plus fortement. J'ajouterai que des trafics nouveaux en direction de l'Est devraient naître des évolutions actuelles de cette partie de l'Europe, raison supplémentaire pour moderniser notre réseau.

Il faut donc avancer, et je puis dire que la réflexion gouvernementale s'attache aux vraies questions posées par votre rapporteur : celle de l'organisation même de la voie d'eau, celle du financement. Ces questions ne sont pas simples et conditionnent toute politique d'infrastructure.

MM. Hoeffel et Rocca Serra s'interrogent avec d'autres sur la liaison fluviale mer du Nord-mer Méditerranée. Je leur répondrai qu'elle se poursuit normalement, contrairement à ce que j'entends souvent dire, y compris tout à l'heure dans votre Haute Assemblée. Deux verrous importants vont d'ailleurs prochainement être supprimés.

Il s'agit tout d'abord du contournement du pont de Mâcon, qui permettra aux grands gabarits de remonter en amont de cette ville. Cette opération est en cours, vous le savez ; les travaux ont commencé depuis plusieurs mois.

Il s'agit ensuite de l'arasement du seuil de Terin, en aval d'Arles, qui sera engagé dès l'année prochaine. Grâce à cette opération, les navires fluvio-maritimes de 5 000 tonnes pourront remonter le Rhône, alors que la présence de cette barre rocheuse imposait une limitation à 1 300 tonnes.

Parallèlement, la C.N.R., la compagnie nationale du Rhône, les collectivités territoriales et les armateurs poursuivent la mise en valeur de la liaison existante par des équipements portuaires et le doublement probable de l'actuelle ligne de transport de conteneurs, qui connaît un grand succès.

Il nous faudra ensuite poursuivre le dragage de la Saône en amont de Mâcon, puis nous attaquer à la section de franchissement de seuils. Longue de 229 kilomètres, elle nécessite la construction de vingt-quatre écluses. Ce vaste chantier ne pourra avancer que progressivement, avec le souci constant de protéger l'environnement.

Achever la liaison Rhin-Rhône est nécessaire - vous savez que je partage totalement votre conviction - mais il ne servirait à rien de le dire sans mettre au point le dispositif de financement nécessaire.

Le gouvernement précédent avait pensé y affecter une part du produit de la privatisation - vous l'avez rappelé, monsieur le rapporteur - mais cette pensée ne s'est pas traduite en actes.

En ce qui me concerne, je considère que la voie d'eau doit devenir un vrai secteur économique, c'est-à-dire être capable, au moins pour une part, de s'autofinancer à partir des services qu'elle procure. Tous ceux qui, d'une manière ou d'une autre, retirent des avantages réels de l'existence des voies d'eau devraient payer ces avantages par un système de rede-

vances. Tel est le principe simple et clair sur lequel nous travaillons et que M. Adnot, si je l'ai bien compris, approuve très largement. C'est ainsi que nous pourrions « combler », pour reprendre votre propre expression, le différentiel d'investissement avec les pays voisins.

Dans la même volonté d'aller vers une gestion responsable à caractère économique, il va de soi que nous devons rendre cette gestion moins administrative, plus proche des différents utilisateurs et des collectivités territoriales.

Nous devons aussi alléger certaines des charges qui pèsent sur la batellerie. Dans cet esprit, nous commencerons à appliquer, dès l'année prochaine, la déductibilité de la T.V.A. sur le fioul.

Vous me direz que ce ne sont encore là que des discours. Je vous répondrai que l'ampleur même de la réforme à réaliser exige réflexion, et que vous seriez les premiers, à juste titre, à critiquer des décisions qui, le jour venu, pourraient vous paraître hâtives.

La voie d'eau a été abandonnée pendant plusieurs décennies par les pouvoirs publics. Le Gouvernement le sait, qui a d'abord porté son effort sur le plus pressé : la remise en état d'un réseau scandaleusement délaissé. Le temps vient maintenant de reconstruire l'organisation même des voies navigables et de créer un système moderne de financement. N'est-ce pas là, mesdames, messieurs les sénateurs, une grande ambition, une vraie politique ? Elle répond, au reste, à un regain du trafic, principalement sur le réseau fluvio-maritime, qui a progressé de 18 p. 100 à Paris en 1988 et de 40 p. 100 à Lyon cette année.

Dans ce domaine, comme dans celui des transports routiers et de la sécurité routière, il s'agit d'allier la détermination de l'Etat à l'effort collectif des différents acteurs de la société. C'est dans ce sens que nous essayons de travailler. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je demande la parole.

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

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, avant de répondre à l'ensemble des orateurs qui sont intervenus sur des sujets extérieurs au domaine que vient d'aborder mon secrétaire d'Etat, M. Georges Sarre, je voudrais exprimer l'impression de qualité que j'ai ressentie à la lecture des différents rapports et à l'écoute de l'intervention des différents orateurs. Même si je ne souscris pas totalement aux analyses et aux commentaires qui ont été présentés, je sais qu'ils sont la manifestation du très grand intérêt que l'ensemble des sénateurs portent aux questions d'équipement et d'infrastructures de notre pays ; je tenais à le dire très simplement.

Je vais regrouper les éléments de réponse que je tenterai d'apporter par secteur d'infrastructure, de façon à rendre mon propos le plus cohérent possible. Je commencerai par les routes et les autoroutes.

Un certain nombre d'orateurs, en particulier les rapporteurs, MM. Berchet et Oudin, ont estimé que l'évolution globale du budget routier était insuffisante, puisque limitée à 1,9 p. 100 en moyens d'engagement et à 5,6 p. 100 en moyens de paiement, et qu'elle était même en régression si l'on ne tenait pas compte de la contribution d'Autoroutes de France.

Sur ce dernier point, je répète qu'il est tout à fait légitime de tenir compte de la contribution d'Autoroutes de France pour évaluer l'effort financier de l'Etat en faveur des routes. Il s'agit de remboursements d'avances de l'Etat, dont la vocation normale était de venir en recettes du budget général. Il s'agit donc bien de crédits de l'Etat qui sont affectés aux routes.

L'évolution globale des crédits routiers serait insuffisante ! Je ne crois pas que l'on puisse juger un budget sur le seul critère du pourcentage de hausse annuelle des crédits, et je rappelle au demeurant que, lors de la discussion de la première partie du projet de loi de finances, ici à la Haute Assemblée, des réserves ont été émises quant à la progression jugée excessive des dépenses de l'Etat.

Pour ma part, j'estime que le budget routier connaît une évolution différenciée, et j'ai retrouvé cette appréciation dans l'intervention de M. Loridant.

Ainsi, les crédits d'investissement routier connaîtront une hausse très sensible de 7,1 p. 100 en moyens d'engagement, de 21 p. 100 en moyens de paiement, lesquels atteindront, comme le souligne le rapporteur spécial de la commission des finances, leur plus haut niveau depuis 1972.

En revanche, il faut noter un quasi-maintien en francs constants des crédits d'entretien, dont l'augmentation n'est que de 1,7 p. 100.

Enfin, les crédits de mise hors gel des chaussées accuseront une réduction sensible, qui traduit avant tout l'état d'avancement de ce programme, réalisé, je le rappelais tout à l'heure, à plus de 82 p. 100, et quasiment achevé sur les routes à fort trafic.

Je partage tout à fait l'opinion de M. Loridant, qui estime que le niveau atteint en 1990 doit être considéré comme un plancher si l'on veut pouvoir boucler ce programme dans les prochaines années.

Je dirai à M. Oudin, qui m'a prié d'excuser son absence, ce soir, puisqu'il devait prendre un moyen de transport collectif pour rentrer dans son département, qu'il est trop familier des procédures d'évaluation de la dépense publique pour ne pas reconnaître que la meilleure règle d'ajustement des crédits est celle qui se fonde sur l'estimation des besoins.

Or, en matière autoroutière, il a estimé l'effort insuffisant et a souhaité son accélération. J'estime, pour ma part, que l'effort consenti actuellement dans ce domaine est très satisfaisant et doit être poursuivi. Nous lançons actuellement 300 kilomètres concédés par an ; c'est l'objectif que je me suis fixé.

M. Oudin a fait référence aux efforts antérieurs.

De 1972 à 1989 ont été réalisés 4 185 kilomètres, ce qui correspond à un rythme annuel de mise en service de 233 kilomètres. En 1988 et 1989 ont été lancés 300 kilomètres d'autoroutes nouvelles par an, et je souhaite que ce rythme soit maintenu en 1990 et dans les années suivantes. Cet effort est sensiblement supérieur à ce qu'il a été au cours des quinze dernières années.

En outre, dans le même temps, nous renforçons fortement les investissements réalisés sur les autoroutes en service ; cela concerne des travaux d'élargissement notamment. Je rappelle que les crédits affectés à ces travaux ont augmenté de 3 milliards de francs entre 1988 et 1990.

On ne peut donc que constater, me semble-t-il, une très forte augmentation des efforts autoroutiers. Je l'estime tout à fait justifiée et raisonnable par rapport à la capacité financière de la nation. On peut toujours souhaiter faire plus. Pour ma part, je me bats plutôt pour que cet effort soit maintenu.

Je ne reviendrai pas sur les autoroutes qui auront été mises en service au cours de l'année 1989 et qui le seront en 1990. Je voudrais simplement, en réponse à l'appréciation de M. Oudin, formuler une simple réflexion. Lorsque M. Chirac était Premier ministre, mon prédécesseur M. Méhaignerie a présenté un programme autoroutier national de l'ordre de 2 800 kilomètres. Je crois que chacun, à ce moment-là, a reconnu qu'il s'agissait d'un effort de planification et de prévision relativement important.

Lorsque cette proposition a été présentée par le Gouvernement de M. Chirac, je note que M. Oudin l'a adoptée et l'a appréciée à sa juste mesure.

Quand M. Maurice Faure, mon prédécesseur appartenant au Gouvernement de M. Michel Rocard, a examiné les besoins du pays, il a renforcé, à l'occasion d'un comité interministériel, le plan Méhaignerie en ajoutant 800 kilomètres. Si je fais le calcul, en additionnant les kilomètres d'autoroutes prévus par M. Méhaignerie et les kilomètres d'autoroutes prévus par M. Maurice Faure, j'obtiens plus de 3 000 kilomètres. Dans ces conditions, je ne parviens pas à comprendre comment M. Oudin a pu être satisfait des réalisations du gouvernement Chirac alors qu'il n'est pas satisfait de celles du gouvernement Rocard, qui viennent pourtant enrichir ce qu'avait décidé le gouvernement Chirac.

Pour moi, ce n'est pas très compliqué : comme j'ai eu l'occasion de le dire hier, lors de l'inauguration, à Bourges, d'une autoroute mise en service à partir de lundi prochain, le sort d'un ministre de l'équipement, compte tenu des délais imposés par la réalisation des chantiers, consiste à passer son temps à inaugurer des autoroutes et à féliciter ses prédécesseurs en espérant que ses successeurs feront de même. (*Soupires.*)

Je suis très exactement dans cette situation et je m'honore de mettre en chantier, progressivement, les autoroutes décidées par les gouvernements Pierre Mauroy, Laurent Fabius, Jacques Chirac et Michel Rocard. Voilà ma fonction ! C'est le sens de la continuité de l'Etat. C'est aussi, je crois, le bien et l'intérêt du pays et de l'ensemble des régions.

M. Braconier a évoqué le projet d'autoroute A 29 Le Havre-Amiens-Saint-Quentin.

Entre Le Havre et l'autoroute A 28, l'enquête publique sera lancée le 18 décembre 1989. Entre l'autoroute A 28 et Amiens, le tracé sera arrêté prochainement.

En ce qui concerne Amiens-Saint-Quentin - vous connaissez le problème au moins aussi bien que moi - il existe un lien entre le tracé de l'autoroute et la position de la gare du T.G.V. C'est un des éléments du débat qui est examiné à l'heure actuelle.

Des études complémentaires ont été demandées à la S.N.C.F. sur les diverses hypothèses d'implantation de cette gare. Ces éléments étant aujourd'hui disponibles, j'arrêterai la décision sur le tracé dans les toutes prochaines semaines.

M. Loridant, dans son rapport, a évoqué le problème des autoroutes concédées en Ile-de-France. La situation, dans cette région, est préoccupante.

Le conseil des ministres du 13 octobre 1989 a décidé un ensemble de mesures concernant à la fois les transports en commun et les infrastructures routières.

Il a ainsi été décidé d'assurer le bouclage du périphérique d'Ile-de-France - l'A 86 - en 1998, en ayant recours à la concession à l'Ouest et en bouclant à l'Est par des moyens budgétaires de l'Etat et du conseil régional d'Ile-de-France.

Il a également été décidé d'accélérer le programme d'autoroutes concédées. Comme j'ai eu l'occasion de le dire devant la commission des finances, réunie sous la présidence de M. Poncelet, la concession est, pour les autoroutes d'Ile-de-France, la seule réponse possible au développement accéléré de la congestion du trafic - plus 17 p. 100 par an - compte tenu du coût considérable des infrastructures autoroutières rendues nécessaires non seulement par le cadre de vie des habitants - ce qui est tout à fait légitime - mais aussi par la densité urbaine que l'on rencontre dans l'agglomération parisienne.

Bien que très élevés, les moyens budgétaires seuls, mobilisés dans le cadre du contrat de plan d'accélération du programme d'Ile-de-France, ne permettront pas d'enrayer la dégradation actuelle.

Il est clair - je voudrais insister sur ce point, car cela correspond à une appréciation de M. Loridant - que le recours à la concession dans la région d'Ile-de-France doit être accompagné de mesures d'ordre social. Je vous l'ai dit, je suis convaincu que l'on peut imaginer un développement du système d'abonnement pour la circulation sur des autoroutes empruntées quotidiennement, en particulier par bon nombre de salariés.

Peut-on aller plus loin et peut-on réfléchir à des solutions tarifaires nouvelles qui permettraient de réduire le coût pour les usagers habituels de ces infrastructures par une forme de solidarité de l'ensemble de la région d'Ile-de-France ? Le débat est ouvert et c'est sur ce thème qu'avec les responsables des différentes formations politiques du conseil régional il faut approcher le problème.

M. Poncelet a évoqué les problèmes routiers de la Lorraine et du département des Vosges, qu'il connaît très bien.

En ce qui concerne le financement du contrat Etat-région, qui prévoit globalement 2,4 milliards de francs en Lorraine, je puis vous apporter certaines précisions. Ainsi, les règles de financement des investissements routiers dans le cadre des contrats de plan n'ont pas changé depuis les années 1970.

Les clés de financement ont d'ailleurs été confirmées en février 1988 par M. le Premier ministre.

L'apport financier de la région - et la région comprend l'ensemble des entités - est égal à celui de l'Etat.

Pour les opérations situées en milieu urbain - vous connaissez comme moi la règle par cœur - la participation de l'Etat est de 27,5 p. 100 ; pour les opérations en rase campagne, l'apport financier de l'Etat est de 50 p. 100. Comme je vous l'ai dit, monsieur Poncelet, le terme « région » n'exclut évidemment pas la participation des autres collectivités, notamment des départements pour les opérations de rase

campagne. Ainsi, dans de nombreuses régions, les départements participent au financement des opérations en rase campagne.

Cette contribution est, bien entendu, valable selon les régions et les départements. En moyenne, on se retrouve avec des pourcentages de l'ordre de 20 à 30 p. 100 du coût, toutes taxes comprises, des opérations. Je tiens en tout cas à vous dire que j'ai bien compris votre message, monsieur Poncelet, et j'aurai avec mon collègue Jean-Marie Rausch une discussion pour voir comment débloquer la situation dans votre département pour la mise en œuvre du contrat de plan. C'est l'intérêt, je crois, de l'ensemble des collectivités territoriales de votre région.

M. Christian Poncelet. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je vous en prie.

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

M. Christian Poncelet. Je vous remercie, monsieur le ministre, de m'autoriser à vous interrompre. En fait, le conflit qui nous oppose à la région ne met pas en cause l'Etat. Ce dernier a, bien sûr, apporté sa contribution, comme le prévoient - vous l'avez indiqué à l'instant - les dispositions que vous avez vous-même arrêtées et qui reprennent celles qui avaient été antérieurement décidées.

Le conflit vient de ce que la région a notifié aux départements des critères de répartition des crédits qui ne sont pas conformes à ceux qui ont été arrêtés dans la négociation entre la région et l'Etat. Alors que la contribution des départements avait été établie sur la base du critère que vous avez rappelé, on nous a notifié une participation beaucoup plus importante - de l'ordre de 150 millions de francs de plus - pour les quatre départements, avec une programmation inférieure.

Nous l'avions signalé à l'époque à M. le préfet de région, qui s'en était étonné, et le président de région nous avait répondu qu'il se faisait fort d'obtenir la modification des critères antérieurement arrêtés pour améliorer la participation de l'Etat en la matière.

Tel n'a pas été le cas. Par conséquent, il appartient à la région de régler elle-même la contribution qu'elle n'a pu obtenir de l'Etat, et non de la faire supporter par nos quatre départements.

Je vous remercie du concours que vous pourrez nous apporter pour nous aider à débloquer cette situation, qui nous préoccupe d'autant plus que nous souhaitons avoir de bonnes relations avec la région.

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

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le sénateur, je veillerai effectivement à vous apporter mon concours.

Votre remarque rejoint d'ailleurs une préoccupation qui a été exprimée au cours du débat à l'Assemblée nationale et qui concerne les modalités de préparation des contrats de plan signés entre l'Etat et les régions. Il est indispensable que l'on étudie de quelle manière les autorités départementales peuvent être associées à la préparation de ces contrats.

Concernant le désenclavement des Vosges, l'effort sera accéléré au cours de ce plan, vous le savez comme moi, avec la réalisation d'une route nouvelle entre Flavigny et Vincey, sur la R.N. 57, et le doublement de la déviation d'Epinal.

De nouvelles opérations seront également réalisées sur la liaison Lunéville-Saint-Dié-Sélestat, c'est-à-dire la R.N. 59.

M. Leyzour a évoqué le plan routier breton, en particulier l'aménagement de la R.N. 164.

Le contrat de plan Etat-région Bretagne pour la période 1989-1993 prévoit une enveloppe globale de 3,3 milliards de francs.

Ces crédits très importants permettront d'achever la mise à deux fois deux voies des axes Brest-Rennes et Brest-Nantes, des liaisons Lorient-Rennes et Saint-Malo-Rennes-Nantes.

La modernisation des liaisons Lamballe-Dinan-Pontorson et Vannes-Plœrmel sera également poursuivie.

En ce qui concerne la R.N. 164, axe central de la Bretagne, comme vous l'avez souligné vous-même, son aménagement progressif se poursuivra entre 1989 et 1993, c'est-à-dire pendant la durée du plan.

Près de 300 millions de francs seront exclusivement consacrés à cette liaison, avec le concours particulier du Feder, le fonds de développement européen.

Pour ces opérations, les acquisitions de terrains et les ouvrages d'art seront, conformément aux engagements pris, réalisés d'emblée à deux fois deux voies sur la totalité du tracé, même lorsque les chaussées ne seront pas tout de suite réalisées, de façon à maîtriser le foncier et les perspectives ultérieures.

Au-delà de 1993, il appartiendra à l'Etat, à la région Bretagne et aux collectivités de définir leurs priorités, et donc de fixer la place qui doit être réservée à l'aménagement et à l'achèvement de la R.N. 164.

M. Hoeffel m'a interrogé sur le réseau routier alsacien.

Je suis en mesure de lui indiquer que le volume de crédits de l'Etat prévu pour la région Alsace en 1990 sera très voisin de la moyenne annuelle prévue par le contrat Etat-région. C'était une de vos préoccupations et vous l'avez rappelée à cette tribune tout à l'heure.

Vous avez par ailleurs souhaité que les collectivités territoriales puissent, en 1990, apporter une participation plus élevée afin d'accélérer certaines réalisations 1989. Je suis tout à fait d'accord pour que mes services étudient cette proposition.

Je puis aussi vous confirmer que la liaison Strasbourg-Lauterbourg sera achevée en 1993, comme cela était prévu. Le contournement autoroutier de Colmar est entièrement financé dans le contrat de plan actuel, il sera donc réalisé.

Une première tranche de la voie rapide du piémont des Vosges, entre Strasbourg et Obernai, sera également mise en service en 1993, les acquisitions de terrains se poursuivant sur la section voisine de manière à perdre le moins de temps possible lors de la mise en place du contrat de plan suivant.

La déviation d'Haguenau sera en partie réalisée au cours de ce plan. Quant au deuxième pont sur le Rhin, les études et les acquisitions de terrains en cours permettront un démarrage des travaux au début du plan suivant.

J'ai essayé, monsieur Hoeffel, de répondre au plus près à vos interrogations sur le problème routier.

M. Oudin souhaite connaître l'échéancier de réalisation des autoroutes de l'ouest de la France.

L'autoroute Nantes-Montaignu doit être engagée en travaux en 1990. L'objectif est d'engager la section Montaignu-Niort l'année suivante.

Le principe de l'autoroute concédée Anger-La Roche-sur-Yon a été retenu par le C.I.A.T. de novembre 1988. Cette autoroute sera donc inscrite au schéma directeur routier national, qui doit être prochainement approuvé par décret.

Les études sont en cours. Le choix du tracé interviendra dans le courant de l'année 1990, après concertation locale. J'ai d'ailleurs promis de me rendre sur place de façon à examiner les problèmes, en liaison avec les élus directement concernés.

Je ne reviendrai pas, monsieur Rocca Serra, sur l'importance du pôle marseillais dans une stratégie internationale et méditerranéenne du sud de la France, pour une raison très simple : je partage totalement votre conviction sur ce point.

Permettez-moi quelques références à certains problèmes routiers et autoroutiers de Marseille et du Sud-Est. A Marseille, deux grands projets sont prévus dans le contrat de plan Etat-région. La rocade est, dénommée, dans le jargon local, L 2, est inscrite au contrat de plan pour 650 millions de francs, pour un coût total d'environ 1 milliard de francs. Ce démarrage des réalisations du contrat de plan est donc tout à fait important, car il dépasse la moitié de l'infrastructure.

Enfin, 118 millions de francs sont également prévus pour la réalisation de la voie de dégagement nord-est, baptisée S 8, assurant la desserte du pôle technologique de Château-Gombert, qui est effectivement un lieu important dans une stratégie de développement de l'agglomération marseillaise, ces infrastructures étant indispensables pour elle.

Je n'ignore pas les difficultés d'insertion de ces voies dans un milieu urbain très dense, notamment pour la partie sud. Le projet est en cours d'élaboration et la concertation se poursuit pour trouver la meilleure manière de l'inscrire dans le site urbain.

S'agissant des projets autoroutiers, je puis vous apporter les précisions suivantes.

Entre Saint-Martin-de-Crau et Salon, j'ai décidé de retenir le tracé nord, ce qui permet d'éviter la traversée de la Crau. L'enquête de déclaration d'utilité publique doit intervenir à la fin de 1990 ou au début de 1991.

Les travaux de l'autoroute Arles-Nîmes sont en cours, avec l'objectif d'une mise en service en juin 1990 - c'est-à-dire dans sept mois - afin de répondre aux besoins considérables de ce secteur.

L'autoroute A 51 entre Aix-en-Provence et Manosque va être prolongée jusqu'au sud de Sisteron dans quelques jours. Entre Sisteron et Grenoble, l'option du passage par Gap a été retenue.

La concertation locale sur les choix de tracé va être engagée très prochainement.

Par rapport aux éléments des contrats de plan et aux perspectives du réseau autoroutier, j'ai vraiment le sentiment que l'attention portée par la direction des routes de mon ministère et par mon cabinet aux infrastructures du secteur marseillais est très vigilante. Nous ne souhaitons pas prendre, dans un secteur aussi important pour la stratégie du sud de la France, de retard par rapport à ce qui était convenu.

Je ne reviens pas sur les problèmes des transports routiers, notamment au regard de l'Europe, mon ami Georges Sarre les ayant traités très explicitement.

En matière de transports urbains et interurbains, j'essaierai d'évoquer un certain nombre des préoccupations qui ont été abordées à cette tribune.

Vos rapporteurs, MM. Berchet et Masseret, ainsi que M. Descours se sont inquiétés des crédits de financement des transports urbains et interurbains.

M. Descours a, en outre, attiré mon attention sur la situation du tramway de Grenoble. En réalité, il a surtout valorisé à cette tribune les mérites du tramway de Grenoble ! (*Sourires.*) Je lui en donne acte, ayant eu moi-même l'occasion, voilà quelques jours à peine, d'examiner avec M. le Président de la République une des voitures de ce tramway, dont l'une des qualités - mais ce n'est pas la seule - est qu'il est totalement accessible aux handicapés.

Nous savons qu'à partir du moment où un transport collectif est accessible aux handicapés il rend service, en réalité, à 50 p. 100 de la population puisque la totalité des personnes âgées vivent, ainsi, plus facilement l'accès aux transports collectifs, ainsi d'ailleurs que les personnes malades et les femmes accompagnées de jeunes enfants ou encombrées de poussettes. C'est donc une mesure positive.

Irai-je voir le tramway de Grenoble ? Oui, sûrement, monsieur Descours.

M. Charles Descours. Merci beaucoup !

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je prends d'ailleurs l'engagement de me rendre à Grenoble avant que ne prennent fin mes responsabilités ministérielles, ce qui nous laisse encore bien du temps devant nous. (*Rires.*)

Comme je l'ai indiqué dans mon rapport introductif, en matière d'infrastructures de transport collectif en site propre, le Gouvernement a pris l'engagement de consacrer, sur la période 1989-1993, une enveloppe de 3 milliards de francs pour accompagner les efforts d'équipement des agglomérations de province.

Je ne fais que rappeler, au passage, que le législateur a lui-même prévu ce qui vient d'être fait à Grenoble : la possibilité de porter le versement transport, et donc les fonds disponibles sur les contributions des entreprises, à 1,75 p. 100, c'est-à-dire une mobilisation plus intense des ressources locales.

L'enveloppe pour 1990, soit 330 millions de francs en autorisations de programme permettra - je le maintiens - de poursuivre le financement d'opérations en cours de réalisation à Toulouse, Lyon, Grenoble et Marseille et de participer aux premiers travaux de réalisation de la ligne 2 du métro de Lille.

Les premiers financements d'étude ont, par ailleurs, été déjà accordés à Bordeaux, Reims, Rouen et Lille, pour leurs projets respectifs, sur le budget de 1989. Des financements d'étude pourront être également attribués à Rennes et Nantes sur le budget de 1990.

Les agglomérations qui ont décidé, à titre définitif, la réalisation d'un mode de transport en site propre de type métro ou tramway ont donc vocation à recevoir une aide de l'Etat établie sur les solutions les plus adaptées et compatibles, bien sûr, avec le montant des dotations inscrites dans la loi de finances.

Je suis convaincu que les ressources budgétaires pour 1990 correspondent au calendrier de réalisation de ces opérations et que nous parviendrons, dans les contrats de plan, à tenir le rythme de réalisation des différents projets.

Monsieur Descours, quand on sait que les autorisations de programme pour les transports collectifs de province sont passées de 265 millions de francs, en 1988, à 295 millions de francs, en 1989, pour atteindre 330 millions de francs, en 1990, soit une augmentation de 25 p. 100 en deux ans, on ne peut que constater que l'évolution a été positive.

Ce qui me préoccupe, en revanche - sur ce point, je vous rejoins - c'est l'afflux de propositions fermes - nous en avons parlé à Montpellier, lors de l'assemblée générale du groupement des autorités responsables de transports, le G.A.R.T., il y a quelques jours à peine - émanant d'agglomérations qui veulent se doter d'un transport collectif, en règle générale de type tramway, métro ou système de bus extraordinairement mobilisé.

Certes, ce souci des collectivités locales témoigne d'un vrai sens des responsabilités, car le vrai combat contre l'envahissement de la voiture individuelle, le vrai combat en faveur de l'environnement, le vrai combat contre l'isolement et l'exclusion sociale d'un certain nombre de quartiers, c'est le transport collectif, accessible à des prix intéressants pour la population et permettant, grâce à des tarifs sociaux, aux plus démunis de recourir à lui.

Cependant, l'afflux de projets soumis à la direction des transports terrestres de mon ministère par des responsables d'agglomérations qui souhaitent, d'abord, un débat d'idées, puis, une analyse de projet et, enfin, une analyse financière me conduise à dire que les 2 milliards de francs qui ont vocation à soutenir, pendant la durée de ce plan, les transports collectifs de province seront insuffisants pour le prochain plan.

Sachant que le débat sur ce futur plan devra s'amorcer un peu avant la période qu'il couvre, la question, dans quelques années, sera de savoir si nous serons en état de passer de 2 milliards de francs à 3 ou 4 milliards de francs dans le plan suivant, car tel devrait être l'ordre de grandeur si nous voulons répondre aux demandes, sachant que les collectivités auront su prendre la responsabilité de fixer le versement transport à 1,75 p. 100.

Donc, monsieur Descours, je rejoins une partie de vos préoccupations, quant à l'avenir. Un effort gigantesque doit être fait, dans l'intérêt général des populations de nos agglomérations, effort qui devrait susciter un formidable élan de la part de l'ensemble des responsables de notre pays, d'autant que j'ai pu constater que ces demandes s'expriment par-delà les clivages politiques.

Pour ce qui concerne les transports interurbains, les procédures de conventionnement fixées par la loi d'orientation du transport intérieur en matière de transports non urbains peuvent être considérées comme globalement satisfaites à la fin de 1989 : dix-neuf régions sur vingt ont conventionné avec la S.N.C.F. les services régionaux de voyageurs ; seuls une dizaine de départements n'ont pas encore pleinement abouti dans leurs démarches contractuelles avec les entreprises de transport, mais j'ai le sentiment que les choses évoluent dans le bon sens.

MM. les rapporteurs Masseret et Berchet ont également posé un problème de fond relatif à l'équilibre entre l'effort que je viens de rappeler et celui qui est réalisé en faveur de la région d'Ile-de-France.

L'implication traditionnelle et très forte de l'Etat dans l'organisation des systèmes de transports parisiens, l'exploitation des principaux réseaux par des entreprises nationales et les modes de cofinancement avec le conseil régional d'Ile-de-France des opérations d'investissement traduisent une organi-

sation institutionnelle très spécifique qui rend quelque peu aléatoire la comparaison avec le financement des transports de province. Dans le fond, il y a une part d'histoire dans la vie des transports collectifs de la région d'Ile-de-France.

De plus, l'effort d'investissement très important qu'il est proposé d'engager en Ile-de-France vise à apporter une solution à un enjeu urbain que tous les responsables que vous êtes sauront, comme moi, considérer comme sans équivalent sur le reste du territoire. La région d'Ile-de-France est, à l'évidence, un enjeu national d'aménagement du territoire.

Je suis cependant très soucieux, comme M. le rapporteur Berchet, que cet effort ne conduise pas à demander une participation excessive au contribuable national non localisé dans la région d'Ile-de-France.

C'est pourquoi une part très substantielle du financement sera assurée par les entreprises et les sociétés installées en région parisienne au travers du versement transport et de la nouvelle taxe sur les bureaux en Ile-de-France qu'il est prévu de créer.

J'ai d'ailleurs noté que M. Garcia me faisait, tout à l'heure, cette suggestion. Je le remercie, mais nous avons pris un peu « d'avance à l'allumage » puisque nous avons déjà décidé formellement, par un arbitrage du Premier ministre, de créer cette taxe sur les bureaux de la région d'Ile-de-France pour essayer de mettre fin aux désagréments résultant en grande partie de décisions prises par des promoteurs d'installer des bureaux, c'est-à-dire des emplois, là où il n'y avait pas d'habitations. Je ne fais référence, bien sûr, à aucun département d'Ile-de-France en particulier.

M. Charles Descours. Oh !

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je me laisserai tenter par les Hauts-de-Seine, s'il le faut, en réponse à votre interpellation, monsieur Descours. *(Sourires.)*

En ce qui concerne les projets Meteor et E.O.L.E., monsieur Garcia, le Gouvernement vient de décider un programme de grande ampleur. L'ampleur d'E.O.L.E. et de Meteor, c'est plus de 15 milliards de francs de travaux, qui devront être répartis sur deux plans. C'est un effort tout à fait significatif visant à débloquer un certain nombre de situations à Paris et en région d'Ile-de-France.

Les besoins des Parisiens et des habitants de la banlieue sont largement pris en compte. D'ailleurs, certains, parmi vous, s'inquiètent, non sans fondement, de l'ampleur de ces programmes au bénéfice de la région d'Ile-de-France.

Je me permets de rappeler à M. Garcia que, pour aller dans le sens qu'il souhaite, j'ai moi-même débloqué, dès septembre 1988, le dossier du tramway Saint-Denis-Bobigny ; les travaux sont d'ores et déjà engagés.

En matière d'aide au fonctionnement des transports parisiens, il est important que soit poursuivie la politique de rattrapage tarifaire qui permet de rééquilibrer progressivement la participation de l'usager en Ile-de-France pour se rapprocher, en quelques années, de ce qui se passe en province.

Pour l'avenir, je souhaite que nous puissions orienter le fonctionnement du système des transports en Ile-de-France et son financement vers les solutions de droit commun.

MM. les rapporteurs Masseret et Berchet et M. le président de la commission des finances ont posé le problème de l'endettement de la S.N.C.F.

La dette de la S.N.C.F. devrait se situer, à la fin de 1989, à 97 milliards de francs. Les charges financières nettes dépassent 9 milliards de francs, ce qui représente 18 p. 100 du chiffre d'affaires de l'entreprise, chaque année.

A hauteur d'environ 38 milliards de francs, la dette actuelle couvre des déficits d'exploitation cumulés.

C'est un passif anormal de près de 40 milliards de francs. Il est à l'origine d'une partie des charges financières insupportables qui, dans l'actuel contrat de plan, ont été à peu près compensées par le concours exceptionnel de l'Etat.

Actuellement, les charges financières totales - celles qui sont considérées comme normales plus celles que je viens de citer comme étant anormales - absorbent l'intégralité des ressources de l'excédent brut d'exploitation de la S.N.C.F.

L'assainissement de cette situation est indispensable, et ce pour deux raisons.

En premier lieu, le financement des déficits passés ne peut être durablement assuré par l'endettement. C'est un mauvais critère de gestion.

L'entreprise supporte, aujourd'hui, dans ses comptes, la charge financière du financement de ces déficits cumulés. Il n'existe aucune justification économique ou financière pour financer par l'endettement des déficits d'exploitation, surtout de manière permanente et à grande échelle.

La responsabilité de cette situation n'incombe pas à la S.N.C.F. ; elle résulte de prises de position des gouvernements antérieurs, qui ont fait supporter la prise en compte des déficits d'exploitation sous couvert d'endettement, ce qui n'était pas de bonne gestion.

En second lieu, le traitement de l'endettement commande, pour une part, le rétablissement durable d'un bon climat social. Les agents de la S.N.C.F. peuvent avoir, en effet, le sentiment légitime que les efforts réalisés servent principalement à financer l'endettement. Il y a là, me semble-t-il, un risque formidable de démotivation des cheminots. En repoussant dans le temps le redressement définitif de l'entreprise, en l'empêchant de dégager un résultat positif pouvant notamment contribuer à l'autofinancement des investissements et à l'intéressement, l'endettement obère les perspectives de modernisation sociale en profondeur de la S.N.C.F..

C'est pourquoi j'ai fait du traitement de ce problème l'un des éléments fondamentaux du prochain contrat de plan en cours de discussion. En effet, si l'on n'inclut pas, dans le prochain contrat de plan, une amorce de solution au problème de l'endettement de la S.N.C.F., j'ai tout lieu de croire que ce contrat de plan n'existera pas, parce qu'on ne peut pas demander aux travailleurs de la S.N.C.F. des efforts considérables en vue d'améliorer la gestion et la productivité si l'essentiel des fruits de ces efforts passe dans cette sorte de tonneau des Danaïdes qu'est le remboursement d'un endettement dont ils ne verraient jamais le terme.

MM. Hoeffel et Poncelet ont souhaité connaître la position de l'Etat sur le T.G.V. Est.

Vous savez, messieurs, que j'ai confié à M. Philippe Essig, ancien ministre, ingénieur général des ponts et chaussées, la mission d'étudier, en liaison avec les collectivités locales intéressées, le tracé du projet de T.G.V. Est et de rechercher les concours financiers nécessaires à sa réalisation.

Les pouvoirs publics sont, en effet, pour la première fois, confrontés à la création d'une ligne de T.G.V. dont la rentabilité pour la S.N.C.F. est très inférieure au seuil fixé pour les investissements des entreprises publiques : 4 p. 100 au lieu de 8 p. 100, selon les estimations actuelles.

Au moment où la S.N.C.F. est parvenue, au prix de grands efforts, à rétablir l'équilibre de ses comptes, il est clair que les solutions recherchées ne doivent pas remettre en cause ses critères de rentabilité des investissements. Il faut aussi éviter d'augmenter l'endettement de l'entreprise et de dégrader ainsi les conditions de son exploitation.

C'est la raison pour laquelle M. Philippe Essig, lors des contacts qu'il a eus avec les collectivités territoriales, leur a proposé d'apporter un concours au financement de la ligne T.G.V. D'ailleurs, la plupart des collectivités territoriales - M. Hoeffel l'a rappelé, et je crois qu'il en parlera devant son assemblée lundi prochain - ont l'air de réserver un accueil plutôt favorable à cette proposition, à condition que la participation soit raisonnable. C'est en tout cas ce que j'ai cru comprendre au travers de la position de la plupart des collectivités territoriales.

S'agissant des modalités de cette participation, M. le président Poncelet m'a demandé s'il s'agirait de fonds de concours ou d'avances remboursables. Vous posez une question à laquelle je n'ai pas de solution aujourd'hui, monsieur le président ; mais je vais l'examiner. Par nature, et compte tenu de la solidarité gouvernementale, je vous répondrai : fonds de concours.

Si je posais la question à telle ou telle instance gouvernementale, on me répondrait : fonds de concours. N'est-il pas possible d'envisager une formule mixte entre les fonds de concours et l'avance remboursable ?

A partir du moment où les collectivités territoriales participent au financement d'une liaison comme le T.G.V. Est, *a priori* non rentable, compte tenu des critères de gestion des entreprises publiques et donc pour les investissements de la S.N.C.F., si, dans les prochaines années, la fréquentation de

cette ligne en améliore la rentabilité, ne peut-on envisager que ces collectivités territoriales voient le retour je ne dis pas de la totalité, mais d'une partie de leur apport ?

Au stade où j'en suis de la réflexion sur ce sujet, c'est une hypothèse que je n'exclus pas.

M. Christian Poncelet, président de la commission des finances. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je vous en prie.

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

M. Christian Poncelet, président de la commission des finances. La proposition que j'ai faite de l'intervention des collectivités locales, sous la forme de fonds de concours, n'est pas une mesure nouvelle - je crois l'avoir rappelé quand je suis intervenu. Lorsque notre réseau téléphonique a été insuffisant pour répondre aux besoins, l'administration des postes et télécommunications a fait appel aux collectivités locales. Un débat a eu lieu afin de savoir si celles-ci devaient intervenir sous forme de fonds de concours, c'est-à-dire à fonds perdus, ou si une convention pouvait être établie entre l'administration des postes et télécommunications et les collectivités locales, permettant à ces dernières d'apporter immédiatement un concours financier, à un taux d'intérêt à définir. Selon la rentabilité, le remboursement pouvait être soit immédiat, soit différé.

Par conséquent, je me permets de vous demander de vous référer à ce précédent si vous sollicitez, éventuellement, la participation des collectivités locales au financement du T.G.V.

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

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. J'aurai à examiner les modalités financières relatives à un certain nombre de liaisons de trains à grande vitesse, dont celles du T.G.V. Est, lorsque nous examinerons l'ensemble du schéma des liaisons ferroviaires à grande vitesse à travers le pays, c'est-à-dire au début de l'année prochaine. D'ici là, l'imagination, même en matière de modalités et de montages financiers, a droit de cité. Le Gouvernement devra prendre position à ce moment-là, mais je retiens tout à fait les suggestions que vous avez formulées.

M. Christian Poncelet, président de la commission des finances. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur Berchet, vous avez émis l'éventualité d'une participation de la République fédérale d'Allemagne au financement du T.G.V. Est. (*M. Berchet fait un signe de dénégation.*) Rien n'est envisagé dans ce domaine.

Il est convenu, entre les deux gouvernements, que chacun réunira les financements nécessaires pour la partie du projet se situant sur son territoire. De la manière dont est conçu le T.G.V. Est, la branche qui relie Strasbourg à l'Allemagne se trouve essentiellement sur le territoire français. Par conséquent, la charge en reviendra aux responsables français, qu'il s'agisse de la région ou de l'Etat. En revanche, la branche passant par la Sarre se trouve principalement en territoire allemand. Il s'agira donc, essentiellement, de financements allemands. Il y aura, d'une certaine façon, le concours des deux pays à la réalisation de l'ensemble du réseau du T.G.V. Est.

En ce qui concerne la liaison à grande vitesse du T.G.V. Strasbourg-Mulhouse, dite V. 200, monsieur Hoeffel, j'ai le plaisir de vous faire part de la décision prise en accord avec mon collègue le ministre du budget d'attribuer, à cette opération, une subvention de 25 millions de francs. Cela permettra de « boucler » le plan de financement de ce projet, dont le coût total est évalué à 72 millions de francs. Je sais que c'est un axe que vous souhaitez voir développer le plus rapidement possible.

Monsieur Berchet, évoquant le T.G.V. Est, vous avez indiqué que le triangle Saint-Dizier - Vitry - Bar-le-Duc semblait avoir été oublié, en tout cas avait été assez peu pris en considération. Ce problème mérite d'être examiné, monsieur le sénateur.

Les propositions formulées par M. Essig auprès des élus locaux prévoient la desserte de Bar-le-Duc et de Vitry-le-François. Aux termes de ces propositions, ces villes seraient en effet reliées à la ligne T.G.V., ce qui permettrait notamment un gain de temps de vingt-cinq minutes sur le parcours actuel Bar-le-Duc - Paris - Strasbourg.

S'agissant de la ligne Paris-Bâle, que vous avez également évoquée dans votre intervention, monsieur le sénateur, il est exact qu'il sera plus rapide - mais plus coûteux aussi - d'effectuer le trajet par le T.G.V. Est via Strasbourg que par la ligne actuelle. Selon nos analyses, un certain trafic subsistera pourtant sur la ligne Paris-Bâle pour répondre aux besoins propres des villes situées le long de cet axe ou à proximité.

Il faudra donc réexaminer la desserte de la ligne actuelle, qui, à mes yeux, n'est pas menacée. Les voyageurs auront la possibilité, soit de passer par Strasbourg par le T.G.V. Est, soit d'utiliser la ligne Paris-Bâle qui constitue un élément structurant pour une partie des villes traversées.

Je dois d'ailleurs dire à l'ensemble des sénateurs qui sont intervenus à propos du T.G.V. qu'il existe une limite à la mise en œuvre des liaisons des trains à grande vitesse : on ne peut pas les transformer en omnibus. Même si je suis conscient qu'il est important de les voir s'arrêter dans un certain nombre de villes, dès qu'un T.G.V. devient un omnibus, il ne remplit plus sa vocation première. Cela explique tout l'intérêt de la discussion concernant la renégociation des conventions conclues entre la S.N.C.F. et les régions, à l'occasion de la mise en œuvre de la ligne T.G.V.

J'appartiens au conseil régional de la région Nord-Pas-de-Calais - M. Ivan Renar en est également l'un des membres éminents. Lors d'une réunion, nous avons discuté du conventionnement avec la S.N.C.F. et de l'amélioration de l'ensemble des liaisons ferroviaires de la région, compte tenu de la mise en place du T.G.V. Nord. Cela permet, en particulier, d'« initialiser » le T.G.V. dans des agglomérations qui ne vont pas passer la ligne de T.G.V.

A cet égard, je citerai volontiers Cambrai, Valenciennes ou Dunkerque, où un certain nombre de rames T.G.V. seront placées en gare ; les habitants de ces agglomérations pourront y accéder. Ces rames iront à vitesse normale sur le réseau classique, jusqu'au premier branchement avec la liaison T.G.V. ; ensuite, elles emprunteront la ligne à grande vitesse.

Cela devrait permettre d'améliorer, de façon tout à fait significative, les liaisons avec un certain nombre d'agglomérations qui ne sont pas situées directement sur la ligne du T.G.V. C'est également, ce qu'il faudra faire, me semble-t-il, pour l'ensemble des agglomérations concernées, mais qui ne se situent pas sur la ligne, notamment pour des départements comme le vôtre, monsieur le sénateur.

Monsieur Rocca Serra, vous m'avez interrogé sur la liaison T.G.V. en direction de Marseille. Vous savez, monsieur le sénateur, que notre objectif immédiat est la réalisation du contournement de Lyon et le prolongement de la ligne nouvelle du T.G.V. Sud-Est jusqu'à Valence pour 1994.

La ligne T.G.V. entre Lyon et Valence a été déclarée d'utilité publique par un décret du 26 octobre 1989. Les travaux de réalisation sont commencés. La mise en service de la section Satolas-Saint-Quentin-Fallavier devrait intervenir pour les jeux Olympiques d'Alberville, qui se dérouleront, vous le savez, en février 1992.

Toutefois, cette opération - vous l'avez vous-même souligné - ne représente qu'un élément d'un projet beaucoup plus vaste que j'espère pouvoir arrêter au cours des prochains mois : le projet de T.G.V. Sud européen.

Il s'agit non seulement de desservir Marseille, mais également de relier notre réseau à ceux de l'Espagne et de l'Italie.

Les tracés sont en cours d'étude et ils seront fixés, dans leurs grandes lignes, par le schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse, qui sera soumis à l'avis des régions au début de l'année prochaine.

Le conseil des ministres du 31 janvier dernier a évoqué ce projet et a prescrit à la S.N.C.F. d'accélérer les études.

S'agissant du T.G.V. Sud européen, vous m'avez interrogé, monsieur Dagnac, par l'entremise de M. Moutet, si j'ai bien compris, sur la possibilité d'obtenir une accélération du programme Valence-Narbonne-Perpignan jusqu'à Barcelone dans la mesure où les collectivités locales participeraient à son financement. Je sais que cette question préoccupe également M. Courteau.

Je ne reprendrai pas, monsieur Moutet, l'ensemble des éléments sur le projet de T.G.V. Sud européen.

S'agissant toutefois des concours que les collectivités locales pourraient apporter à la réalisation du projet, je ne serais pas sérieux si je ne vous disais pas qu'ils seront les bienvenus.

A l'heure actuelle, le Gouvernement ne dispose pas encore de tous les éléments techniques et financiers permettant d'établir le coût et la rentabilité des différentes parties du projet.

Cependant, il est très vraisemblable que le coût sera élevé, compte tenu du relief entre Perpignan et la frontière espagnole, et que la fréquentation sera moins forte également que sur l'axe rhodanien, sur lequel nous avons, à l'heure actuelle, un certain nombre de références. Des concours extérieurs seront donc probablement nécessaires.

Par ailleurs, le calendrier de la construction de la ligne nouvelle entre Barcelone et la frontière française n'est pas encore arrêté. Cette donnée est décisive pour la rentabilité globale du projet.

Cependant, je tiens à vous indiquer qu'en accord avec mon homologue M. Barrio Nuevo, ministre des transports espagnols, il a été décidé qu'avant d'arrêter le schéma français des liaisons ferroviaires à grande vitesse nous aurions un contact avec l'Espagne de manière à ajuster nos calendriers de réalisation, ce qui me paraît essentiel.

Enfin, en réponse à M. le rapporteur pour avis, M. Berchet, qui m'a interrogé sur le tracé du T.G.V. Nord près d'Amiens, je souhaite rappeler que le tracé proposé par la commission présidée par l'ingénieur général Rudeau et retenu par le Gouvernement en 1987 a été confirmé au mois d'août 1988 - vous le savez mieux que moi.

Le tracé direct Paris-Lille est le plus efficace, parce que le plus rapide, si l'on se place dans la perspective du réseau nord-européen qui, au-delà de Lille, desservira Bruxelles, Anvers et Amsterdam, d'une part, Cologne et Francfort d'autre part.

Dans cette perspective, lorsque les Britanniques auront réalisé une ligne nouvelle entre Londres et le tunnel, qui apportera un surcroît de trafic, une liaison directe pourra également se justifier entre le tunnel et Paris via Amiens, dont j'ai confié l'étude à M. Guéret, ingénieur général des ponts et chaussées. Il doit me remettre très prochainement ses premières conclusions.

Je vous donnerai, à ce sujet, deux éléments d'information.

Tout d'abord, mon homologue britannique vient, pour la première fois, de déclarer publiquement, dans une réunion à Bruxelles, que son gouvernement souhaitait voir la réalisation d'une ligne directe à travers le Kent pour 1998 alors que, jusqu'à présent il n'avait jamais pris position sur cette affaire. Même s'il s'agit de financement privé, c'est la première fois que le Gouvernement britannique fait une telle déclaration publique.

Ensuite, s'agissant de certaines rumeurs à propos de l'éventuel financement par la France d'une ligne nouvelle en Angleterre, je tiens à vous dire, monsieur le sénateur, que cette hypothèse n'a aucun fondement. J'ai suffisamment de besoins pour réaliser les perspectives de réseau de trains à grande vitesse dans notre pays pour ne pas me laisser aller à participer à un certain nombre de contributions extérieures.

Les relations financières entre la S.N.C.F. et British Railways ont été fixées en septembre 1987. Il n'y a aucune raison de les modifier. Le principe de la répartition des recettes entre les deux entreprises dépend, c'est exact, de la vitesse commerciale de part et d'autre du tunnel. Tant qu'il n'existera pas de voie nouvelle en Grande-Bretagne, British Railways sera pénalisée par rapport à la S.N.C.F. La situation sera rééquilibrée lorsque la voie nouvelle entre Londres et le tunnel sera mise en service en 1998. Il s'agit, me semble-t-il, d'une bonne base d'échanges et d'accords entre les deux organisations ferroviaires britannique et française.

Une question m'a été posée sur le concours éventuel de financements à l'échelon européen. Vous n'êtes pas sans savoir que les moyens dont disposent les fonds européens susceptibles de concourir au financement d'infrastructures au sein de l'Europe des Douze sont très minimes par rapport au coût de ces infrastructures. Par conséquent, les priorités seraient essentiellement accordées au financement de ce que l'on appelle des « chaînons manquants » autoroutiers ou aux voies T.G.V. dans un certain nombre de secteurs.

En réalité, je ne crois pas que ce soit à la hauteur de l'enjeu du financement du T.G.V. Est ou d'un certain nombre d'autres réalisations.

Monsieur Chervy, vous m'avez interrogé, au nom de M. Pontillon me semble-t-il, sur le lien fixe transmanche. J'ai été très inquiet pendant quelques minutes ; j'ai cru que vous alliez me demander de faire déboucher la liaison transmanche dans la Creuse.

M. William Chervy. J'ai failli !

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Sincèrement, je vous aurais répondu par la négative. (*Sourires.*)

Je vous remercie tout de même de m'avoir posé la question car elle me permet de faire rapidement le point sur ce dossier important, qui est l'un des grands projets de cette fin de siècle, symbolisant et concrétisant la construction européenne.

Les préoccupations dont vous vous êtes fait l'interprète sont les nôtres. Mais il me semble que les problèmes qui apparaissent normalement depuis le début de la concession, qu'ils soient de nature technique, sécuritaire ou financière, qu'ils concernent l'environnement ou l'économie de la région Nord-Pas-de-Calais, sont, globalement, pris en charge de façon satisfaisante par les pouvoirs publics.

Il est clair que la concession portait, non pas sur un projet déterminé dans le détail, mais sur des principes et des objectifs puisque personne n'avait jamais réalisé une infrastructure de ce type.

Pour ce qui concerne les tarifs pratiqués, l'article 12 de la concession donne toute liberté au concessionnaire de les fixer dans le cadre des règles nationales et communautaires relatives à la concurrence et aux abus de positions dominantes.

L'intérêt du concessionnaire est, bien sûr, une utilisation optimale de l'ouvrage, face à la concurrence de la voie maritime. Par conséquent, il arrive un moment où il doit limiter le coût du passage.

Vous vous inquiétez également des retards pris pour la création de la Z.A.C. Je partage ce souci en tant que ministre et responsable politique régional. Tout est mis en œuvre pour que l'arrêt de création intervienne rapidement.

Avant de vous répondre sur les dépôts du tunnel au fond Pignon, je dois d'abord vous expliquer, monsieur le sénateur, où il se trouve, car il n'est pas sûr qu'on le sache dans la Creuse. (*Sourires.*) Le fond Pignon est un lieu dit situé à quelques kilomètres de l'embouchure du tunnel.

Cela dit, je vous indique, monsieur le sénateur, à propos des dépôts du tunnel au fond Pignon - je rappelle qu'il est situé en dehors du site récemment classé des « Deux Caps » - que des contraintes ont été imposées au concessionnaire et que je veillerai à ce qu'elles soient respectées.

Tout est actuellement en place, me semble-t-il, pour que ce grand projet devienne, cette fois, réalité, dès lors qu'une solution sera trouvée, par Eurotunnel, T.M.L. et les groupes bancaires, aux difficultés actuelles.

Nul ne comprendrait - je souhaite que les groupes bancaires, Eurotunnel et T.M.L. m'entendent bien - que les conflits d'intérêts entre les partenaires privés qui se sont engagés à réaliser et à exploiter cet ouvrage dégénèrent au point d'en retarder la mise en œuvre, alors même que les problèmes techniques trouvent leur solution.

Pour ma part, je suis convaincu qu'il est aujourd'hui parfaitement possible de réaliser le tunnel sous la Manche, dans les délais prévus, dans le respect des règles de sécurité, de sûreté et d'environnement dont les Etats sont garants, et sans en compromettre la rentabilité.

En tout cas, l'Etat assumera toutes ses responsabilités, dans le strict respect de la concession, et pas au-delà. Il demande à ses partenaires privés d'en faire autant.

J'espère avoir répondu à l'ensemble des questions qui m'ont été posées.

J'ai souhaité - je l'ai dit au début de ce débat - que votre Haute Assemblée se prononce sur l'ensemble de ce projet de budget qui présente une cohérence globale par la priorité qu'il accorde à l'amélioration de la vie quotidienne de nos concitoyens et à la préparation de l'avenir.

Bien entendu, pour ma part, je considère que ce projet de budget, tout en poursuivant les efforts qui ont été entrepris, contient un certain nombre d'orientations nouvelles.

Je suis convaincu, comme vous, qu'il reste encore beaucoup à faire. Je souhaite pouvoir me prévaloir, dans cette vaste entreprise, du soutien de la Haute Assemblée. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur certaines travées de l'union centriste.*)

M. le président. Nous allons procéder à l'examen et au vote des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer et figurant aux états B et C.

Je vous rappelle que le Sénat a déjà examiné :

- le dimanche 26 novembre, les crédits relatifs à l'urbanisme, au logement et services communs et les crédits relatifs à la mer ;

- le lundi 27 novembre, les crédits relatifs à l'aviation civile et à la météorologie.

ETAT B

M. le président. « Titre III : 453 392 488 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

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 président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, on parle beaucoup, en Normandie, d'un T.G.V. région parisienne-Rouen-Caen, avec une branche éventuelle vers Le Havre. Les élus communistes de la région ne sont pas opposés à sa mise à l'étude, au contraire. Je ne reviendrai pas sur les arguments qui ont déjà été développés à cette tribune à ce sujet par mes amis Jean Garcia et Félix Leyzour ; je souhaite seulement illustrer notre position.

La mise à l'étude d'un T.G.V. normand ne saurait, en aucun cas, retarder l'amélioration du réseau existant. Il n'est pas acceptable, en effet, que le voyage Paris-Rouen soit plus long aujourd'hui que voilà quelques années. On doit pouvoir regagner plus de dix minutes sur ce parcours. Cette amélioration doit être traitée en urgence et, en tout cas, avant d'éventuelles aventures immobilières.

J'ajoute que toute étude doit être menée avec la participation effective et - je le dis - efficace des organisations syndicales de cheminots, qui ont beaucoup à dire, et de bonne façon sur l'avenir de la S.N.C.F. Ce que je connais de la situation actuelle ne me permet pas d'affirmer que c'est dans ce sens qu'agissent pouvoirs publics et direction, et cela justifie davantage encore notre vote négatif.

M. Louis de Catuelan. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Louis de Catuelan. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, au terme de cette discussion, il convient que je me prononce, au nom du groupe de l'union centriste, sur l'ensemble des crédits de ce « super-ministère » de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

Ce budget est le premier en matière d'investissements civils de l'Etat ; il constitue, dès lors, une clé essentielle dans le développement de notre pays, pour relever les défis de l'Europe d'aujourd'hui comme de demain.

Vos réponses, monsieur le ministre, tout au long de ces débats étendus sur deux semaines, depuis l'examen des crédits du logement jusqu'à celui des dotations réservées aux transports terrestres aujourd'hui, ont convaincu les sénateurs de l'union centriste de votre détermination en ce domaine et de la connaissance que vous avez des dossiers.

Si vous avez répondu partiellement à nos inquiétudes concernant le logement social, la politique des villes comme celle de l'habitat rural, nous avons pris acte du maintien de la dotation à l'A.N.A.H. - l'Agence nationale pour l'amélioration

ration de l'habitat - à son niveau de 1989, de l'annonce d'une prochaine réduction des droits de mutation comme de la désignation d'une haute personnalité chargée de faire des propositions pour assurer une meilleure rentabilité de l'investissement immobilier par rapport aux autres placements.

De même, en tant que rapporteur pour avis du budget et de la marine marchande, j'ai apprécié votre volonté de garantir la sécurité en mer comme dans les ports, mais surtout de moderniser notre outil naval. Je souhaite effectivement que les moyens financiers et fiscaux qui doivent participer au plan pluriannuel de redressement de notre flotte reçoivent l'approbation de notre Haute Assemblée. Une vraie politique de la mer mérite notre soutien.

A cet égard, monsieur le ministre, je me tiens à votre disposition pour parler avec vous des problèmes que connaissent les petits ports.

Par ailleurs, j'ai noté avec intérêt l'amélioration sensible des moyens de la navigation aérienne, qui tient compte aussi des engagements pris ces derniers mois vis-à-vis des personnels, de l'effort consenti pour la formation des pilotes comme du soutien aux aéroclubs. Toutes ces mesures participent de votre objectif visant à réussir la déréglementation et la libéralisation du trafic aérien pour faire face à la concurrence européenne et internationale.

En revanche, je serai moins enthousiaste en ce qui concerne les voies navigables - on en a beaucoup parlé aujourd'hui - car elles ne font pas l'objet, à mon avis, d'un encouragement très significatif. J'espère bien qu'il n'existe pas une volonté délibérée de laisser mourir ce moyen de transport si cher aux pays européens, notamment à la République fédérale d'Allemagne, comme on le constate avec la liaison Rhin-Danube.

Les remarques faites ici par mes collègues de province sur la question du financement des transports collectifs en région parisienne méritent une attention toute particulière de votre ministère, s'agissant de la maîtrise de l'évolution des charges et du rattrapage tarifaire. Mais vous comprendrez, étant donné ma position régionale, que je n'insiste pas outre mesure sur ce dossier...

Le respect des contrats Etat-régions prévus par le X^e Plan, l'accélération du programme T.G.V. dans le cadre du futur réseau européen, les gros efforts consentis pour la sécurité routière font du budget des transports un budget très acceptable dans l'ensemble.

En conclusion, c'est donc un vote favorable que le groupe de l'union centriste a décidé d'émettre sur les crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. *(Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R.D.E., ainsi que sur les travées socialistes.)*

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 : 1 677 709 000 francs. »

Par amendement n° II-27, M. Masseret, au nom de la commission des finances, propose de réduire ces crédits de 1 milliard de francs.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial. Cet amendement aurait dû porter le nom de M. Roger Chinaud, rapporteur général, puisque c'est lui qui l'a soumis à la commission des finances. Il tend à réduire de un milliard de francs les crédits figurant au titre IV.

Sa justification est la suivante : la commission des finances a estimé anormale la fixation forfaitaire, à titre provisoire, des sommes accordées à la S.N.C.F. Aussi, pour marquer sa mauvaise humeur face à une pratique qu'elle juge contraire au droit budgétaire, a-t-elle présenté cet amendement.

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

M. Michel Delabarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. J'ai eu l'occasion, en présentant le projet de budget relatif aux routes, aux autoroutes et à l'ensemble des transports terrestres, de vous exposer ma préoccupation par rapport à la S.N.C.F.

Nous sommes en train de préparer le nouveau contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F. Tous ceux qui sont intervenus à cette tribune en ont souligné l'importance, en particulier pour l'amorce du règlement de l'endettement.

Le précédent contrat de plan - c'est souvent ainsi que les organisations syndicales de la S.N.C.F. l'ont apprécié - a été jugé trop financier par son contenu et difficile à supporter socialement.

Avec la direction de la S.N.C.F., nous sommes donc en train d'édifier les bases de ce nouveau contrat de plan. C'est la raison pour laquelle les 32,8 milliards de francs inscrits au titre de la société nationale dans le projet de budget que je vous ai présenté sont des crédits globaux qui, normalement, devraient nous permettre d'amorcer réellement la discussion.

Pour ce qui me concerne, je n'ai pas à juger de la motivation de la Haute Assemblée ou de sa commission des finances quand elles veulent réduire de un milliard de francs ces crédits. Je crois que leurs motifs n'ont rien à voir avec l'intérêt qu'elles portent à la S.N.C.F. ; ce sont d'autres considérations qui les guident.

En revanche, l'interprétation qui sera donnée à l'extérieur, en particulier au sein de la S.N.C.F. - en battant le record du monde de vitesse grâce au T.G.V., elle s'est créé une motivation supplémentaire - reviendra à dire que la Haute Assemblée porte un moindre intérêt à l'évolution de cette entreprise nationale.

De plus, les négociations, notamment pour préparer le contrat de plan, ne seront crédibles que si les organisations syndicales du monde cheminot se sentent parties prenantes. Or, comment leur donner confiance si, au lieu de maintenir la proposition du Gouvernement, le Sénat décide de supprimer un milliard de francs ?

Je crains - je le dis très sincèrement à la Haute Assemblée - que, pour des raisons qui n'ont rien à voir avec l'intérêt que le Sénat porte à la S.N.C.F., l'interprétation d'une telle attitude soit préjudiciable à l'image que nous avons tous de cette entreprise nationale. Je tenais simplement à le souligner. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° II-27.

M. Félix Leyzour. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Félix Leyzour. Monsieur le président, ceux qui ont entendu les différentes interventions des orateurs du groupe communiste ont déjà deviné que nous ne pouvons accepter un amendement de ce genre. Par conséquent, nous voterons contre.

M. Jean-Pierre Masseret. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Jean-Pierre Masseret. Le groupe socialiste ne peut accepter la réduction de un milliard de francs des crédits destinés à la S.N.C.F., et ce pour les raisons que M. le ministre vient de préciser, avec beaucoup de talent, à l'instant.

Je me tourne vers mes collègues du Sénat, notamment ceux de l'union centriste, qui viennent de nous dire qu'ils approuvaient ce budget. Ils l'ont approuvé dans sa totalité, sans la réduction de un milliard de francs.

Avec les succès que connaît aujourd'hui la S.N.C.F. - je pense, notamment, au record de vitesse pour le T.G.V. - personne ne comprendrait, en effet, qu'on prive cette entreprise nationale de tels moyens. De plus, comme l'a indiqué M. le ministre, ce serait très mal interprété par l'entreprise elle-même, par ses techniciens, ses ingénieurs et ses agents.

Je lance donc un appel à nos collègues pour qu'ils fassent preuve de bon sens et rejettent cet amendement. En effet, à mon avis, il n'a rien à voir avec les crédits dont nous venons de discuter.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-27, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix les crédits figurant au titre IV.
(Ces crédits sont adoptés.)

ETAT C

M. le président. « Titre V. - Autorisations de programme : 11 776 312 500 francs.

« Crédits de paiement : 5 140 563 500 francs. »

La parole est à M. Hamel.

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le président, je vous remercie de votre courtoisie. Je m'étais inscrit dans la discussion générale, mais s, les collègues de mon groupe ayant épuisé notre temps de parole, je n'ai pas pu intervenir.

Je pense que le Sénat se passera de m'entendre ce soir. En effet, étant donné l'heure tardive, je renonce à m'exprimer. (Applaudissements sur les travées socialistes.) J'aurais parlé de la liaison Rhin-Rhône avec trop de passion et on ne me l'aurait peut-être pas pardonné ! (Sourires.)

M. le président. Vous renoncez librement aux cinq minutes auxquelles vous aviez droit, monsieur le sénateur ; je vous en donne acte.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre V.

(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. « Titre VI. - Autorisations de programme : 14 391 757 000 francs.

« Crédits de paiement : 4 469 543 000 francs. » - (Adopté.)

Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je demande la parole.

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

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Vous me permettrez, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, au terme de ce débat budgétaire nocturne, de vous répéter les objectifs prioritaires de ce budget : préparer l'avenir de la France par un réseau d'infrastructures permettant d'assurer son aménagement et son développement et répondre aux problèmes que rencontrent les habitants de nos agglomérations et de notre territoire dans leur vie quotidienne.

Certes, on peut toujours essayer de faire mieux. Vous avez porté des jugements en appréciant les avancées de ce budget, tout en soulignant les préoccupations et les insuffisances.

Pour le vote que vient d'émettre la Haute Assemblée, je tiens très simplement, mesdames, messieurs les sénateurs, à vous remercier. (Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur certaines travées du R.D.E. et de l'union centriste.)

10

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif à la limitation des dépenses électorales et à la clarification du financement des activités politiques.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 113 (1989-1990), distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (Assentiment.)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi de finances rectificative pour 1989, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 114 (1989-1990), distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

11

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Etienne Dailly un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur la proposition de loi organique de MM. Etienne Dailly, Pierre-Christian Taittinger, Jean Chamant, Michel Dreyfus-Schmidt, Lucien Neuwirth, Jacques Bialski, Jacques Mossion, Guy Allouche, Marcel Daunay, Roger Husson, Gérard Larcher, Serge Mathieu, Claude Prouvoyeur, Henri de Raincourt et Robert Vizet, tendant à modifier l'article L.O. 148 du code électoral (n° 90, 1989-1990).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 111 et distribué.

J'ai reçu de M. Etienne Dailly un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, portant amnistie d'infractions commises à l'occasion d'événements survenus en Nouvelle-Calédonie (n° 88, 1989-1990).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 112 et distribué.

12

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, vendredi 8 décembre 1989, à neuf heures quarante-cinq, quinze heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1990, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution (nos 58 et 59, 1989-1990).

M. Roger Chinaud, 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 :

Culture et communication :

Culture :

M. Raymond Bourguin, rapporteur spécial (rapport n°59, annexe n° 5) ; M. Michel Miroudot, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n°60, tome I) ; M. Jacques Carat, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (cinéma, théâtre dramatique, avis n° 60, tome II).

Services du Premier ministre :

I. - Services généraux (dont fonction publique et à l'exclusion des crédits relatifs à l'information).

Economie sociale :

M. Maurice Couve de Murville, rapporteur spécial (services généraux, rapport n° 59, annexe n° 30) ; M. Robert Vizet, rapporteur spécial (économie sociale, rapport n° 59, annexe n° 31).

Budget annexe des postes, des télécommunications et de l'espace :

M. Henri Torre, rapporteur spécial (rapport n° 59, annexe n° 43) ; M. Jean Faure, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 61, tome XXI).

Scrutin public à la tribune

En application de l'article 60 *bis*, troisième alinéa, du règlement, le vote sur l'ensemble du projet de loi de finances pour 1990 aura lieu, de droit, par scrutin public à la tribune, à la fin de la séance du samedi 9 décembre 1989.

Délai limite pour le dépôt des amendements

Conformément à la décision prise le jeudi 7 décembre 1989 par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements à tous les projets et propositions de loi prévus jusqu'à la fin de la session, à l'exception des textes de commissions mixtes paritaires et de ceux pour lesquels est déterminé un délai limite spécifique, est fixé, dans chaque cas, à dix-sept heures, la veille du jour où commence la discussion.

Délai limite pour le dépôt des amendements à un projet de loi

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 au projet de loi portant diverses dispositions relatives à la sécurité sociale et à la santé, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence (n° 92, 1989-1990) est fixé au lundi 11 décembre 1989, à dix-sept heures.

Délai limite pour les inscriptions de parole dans un débat

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'alinéa 3 de l'article 29 *bis* du règlement, les inscriptions de parole dans la discussion générale du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, portant amnistie d'infractions commises à l'occasion d'événements survenus en Nouvelle-Calédonie (n° 88, 1989-1990) devront être faites au service de la séance avant le lundi 11 décembre 1989, à dix-huit heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le vendredi 8 décembre 1989, à zéro heure quinze.)

*Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
JEAN LEGRAND*

NOMINATION DE RAPPORTEURS

COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DU PLAN

M. Georges Berchet a été nommé rapporteur du projet de loi n° 73 (1989-1990) portant diverses dispositions relatives aux transports terrestres.

M. René Tréguët a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 71 (1989-1990) présentée par M. Hubert Haenel et plusieurs de ses collègues sur le financement par crédit-bail des installations ferroviaires.

COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DE LA DÉFENSE ET DES FORCES ARMÉES

M. Claude Estier a été nommé rapporteur du projet de loi n° 89 (1989-1990), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Union des républiques socialistes soviétiques sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (ensemble un échange de lettres).

COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES

M. Claude Prouvoyer a été nommé rapporteur du projet de loi n° 72 (1989-1990) portant création du statut de prisonnier du Viet-Minh.

M. Bernard Seillier a été nommé rapporteur du projet de loi n° 92 (1989-1990), considéré comme adopté par l'Assemblée nationale aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence, portant diverses dispositions relatives à la sécurité sociale et à la santé.

COMMISSION DES FINANCES, DU CONTRÔLE BUDGÉTAIRE ET DES COMPTES ÉCONOMIQUES DE LA NATION

M. Yves Guéna a été nommé rapporteur du projet de loi n° 84 (1989-1990) autorisant l'approbation d'un accord budgétaire entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume du Maroc.

M. Yves Guéna a été nommé rapporteur du projet de loi n° 85 (1989-1990) autorisant l'approbation d'un avenant modifiant la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume du Maroc tendant à éliminer les doubles impositions et à établir des règles d'assistance mutuelle administrative en matière fiscale.

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LÉGISLATION, DU SUFFRAGE UNIVERSEL, DU RÈGLEMENT ET D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE

M. Etienne Dailly a été nommé rapporteur de sa proposition de loi organique n° 90 (1989-1990) tendant à modifier l'article L.O. 148 du code électoral.

NOMINATION D'UN MEMBRE D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

En application de l'article 9 du règlement, M. le président du Sénat a été informé que, lors de sa séance du mercredi 6 décembre 1989, la commission des affaires sociales a décidé de renouveler le mandat de Mme Marie-Claude Beaudeau comme membre du conseil d'administration de l'Etablissement national des convalescents de Saint-Maurice.

NOMINATIONS DE MEMBRES D'ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

Lors de sa séance du jeudi 7 décembre 1989, le Sénat a désigné :

MM. Rémi Herment et Philippe François pour siéger à la commission consultative pour la production de carburants de substitution ;

M. André Fosset pour la Société nationale de programme Antenne 2 ;

M. Michel Miroudot pour la société de programme F.R. 3 ;
M. Jacques Carat pour la société de programme Radio France ;

M. Daniel Millaud pour la société de radiodiffusion et de télévision pour l'outre-mer ;

M. Charles de Cuttoli pour la Société nationale de programme Radio France internationale ;

Mme Paulette Brisepierre pour l'Institut national de l'audio-visuel,

pour siéger au sein des conseils d'administration de ces différents organismes.

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES DU SÉNAT

établi par le Sénat dans sa séance du 7 décembre 1989 à la suite des conclusions de la conférence des présidents et compte tenu de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement

A. - **Vendredi 8 décembre 1989 et samedi 9 décembre 1989 :**

Ordre du jour prioritaire

Suite du projet de loi de finances pour 1990 (n° 58, 1989-1990), selon l'organisation et le calendrier précédemment fixés.

B. - **Lundi 11 décembre 1989 :**

A onze heures :

Ordre du jour prioritaire

1° Conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi favorisant le retour à l'emploi et la lutte contre l'exclusion professionnelle (n° 68, 1989-1990) ;

2° Conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi relatif à la protection de la santé de la famille et de l'enfance et adaptant la législation sanitaire et sociale aux transferts de compétences en matière d'aide sociale et de santé (n° 94, 1989-1990).

A quinze heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire

3° Deuxième lecture du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif à l'utilisation des détecteurs de métaux (n° 77, 1989-1990).

Ordre du jour complémentaire

4° Examen d'une demande conjointe présentée par les présidents des six commissions permanentes tendant à autoriser la désignation d'une mission d'information commune ayant pour objet d'étudier les problèmes posés par l'immigration en France et de proposer les éléments d'une politique d'intégration.

Ordre du jour prioritaire

5° Deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, portant adaptation du code des assurances à l'ouverture du marché européen (n° 91, 1989-1990).

6° Deuxième lecture du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif à l'exercice de certaines professions judiciaires et juridiques (n° 66, 1989-1990).

C. - Mardi 12 décembre 1989 :

Ordre du jour prioritaire

A neuf heures trente :

1° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, modifiant l'ordonnance n° 45-2658 du 2 novembre 1945 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en France (n° 75, 1989-1990).

A quinze heures trente et le soir :

2° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant amnistie d'infractions commises à l'occasion d'événements survenus en Nouvelle-Calédonie (n° 88, 1989-1990).

(La conférence des présidents a fixé à quatre heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de quinze minutes. Les deux heures quinze minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle. Elle a également décidé que l'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session. En application de l'alinéa 3 de l'article 29 bis du règlement, les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance la veille du débat, avant dix-huit heures.)

3° Eventuellement, suite de l'ordre du jour du matin.

D. - Mercredi 13 décembre 1989 :

Ordre du jour prioritaire

A quinze heures et le soir :

Projet de loi portant diverses dispositions relatives à la sécurité sociale et à la santé, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence (n° 92, 1989-1990).

(La conférence des présidents a fixé au lundi 11 décembre 1989, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.)

E. - Jeudi 14 décembre 1989 :

A neuf heures trente :

Ordre du jour prioritaire

1° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif à la création d'un troisième concours d'entrée à l'École nationale d'administration (n° 80, 1989-1990).

A quatorze heures trente et, éventuellement, le soir :

2° Questions au Gouvernement.

(Les questions devront être déposées au service de la séance le jeudi 14 décembre 1989, avant dix heures.)

Ordre du jour prioritaire

3° Deuxième lecture du projet de loi d'habilitation relatif à l'adaptation de la législation applicable dans la collectivité territoriale de Mayotte, modifié par l'Assemblée nationale (n° 67, 1989-1990).

4° Nouvelle lecture du projet de loi de programmation relatif à l'équipement militaire pour les années 1990-1993, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, en nouvelle lecture, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution (n° 87, 1989-1990).

5° Eventuellement, conclusions de la commission mixte paritaire ou nouvelle lecture du projet de loi autorisant le transfert à une société nationale des établissements industriels dépendant du groupement industriel des armements terrestres (G.I.A.T.).

6° Projet de loi modifiant la loi n° 69-1044 du 21 novembre 1969 relative au Conseil supérieur de la fonction militaire (n° 109, 1989-1990).

7° Conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi complémentaire à la loi n° 88-1202 du 30 décembre 1988 relative à l'adaptation de l'exploitation agricole à son environnement économique et social (n° 93, 1989-1990).

F. - Vendredi 15 décembre 1989 :

A neuf heures trente :

Ordre du jour prioritaire

1° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi portant diverses dispositions relatives au temps de travail, à la garantie des indemnités complémentaires des bénéficiaires des stages d'initiation à la vie professionnelle et à la mise en œuvre du droit à la conversion dans les entreprises en redressement ou en liquidation judiciaire (urgence déclarée) (n° 1023, A.N.).

A quinze heures et, éventuellement, le soir :

2° Quinze questions orales sans débat :

- n° 155 de M. Jacques Bérard à M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget (Suppression du comptoir de la Banque de France à Orange) ;
- n° 152 de M. Charles Lederman à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères (Démarches du Gouvernement français en vue d'un arrêt des combats au Cambodge) ;
- n° 156 de M. Jean-Pierre Camoin à M. le ministre de l'intérieur (Changement de nom de la rue Bachaga-Boualem à Longjumeau) ;
- n° 174 de M. Louis Perrein à M. le ministre de l'intérieur (Problèmes posés aux communes par l'afflux de nomades) ;
- n° 164 de M. Roger Husson à M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire (Situation et avenir de certains sites industriels de la région Lorraine) ;
- n° 173 de M. Marc Lauriol à M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire (Création d'une liaison fluviale Rhin-Manche par la vallée de la Seine) ;
- n° 170 de M. Philippe François à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (Conditions de réalisation du tracé du T.G.V. Est) ;
- n° 153 de M. Louis Brives à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt (Règlement des dossiers d'indemnisation présentés à la suite des pluies de 1988) ;
- n° 166 de M. Jean-Paul Chambriard à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt (Situation des industriels du bois ayant signé des contrats soumis à révision de prix) ;
- n° 154 de M. André Rouvière à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale (Calcul de la pension vieillesse servie par le régime général de la sécurité sociale) ;
- n° 158 de M. Yvon Bourges à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale (Modalités d'attribution des places dans les centres d'aide par le travail et les ateliers protégés) ;
- n° 161 de M. Gérard Larcher à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale (Rejet d'un projet de création d'un centre d'aide par le travail à Rambouillet) ;
- n° 172 de M. Jean-Jacques Robert à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale (Lutte contre la progression du Sida) ;

- n° 160 de Mme Marie-Claude Beaudeau à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs (Suppression des nuisances entraînées par l'exploitation d'une carrière de gypse dans le massif de Montmorency) ;
- n° 162 de M. Jean-Jacques Robert à M. le garde des sceaux, ministre de la justice (Conditions de détention des mineurs).

Ordre du jour prioritaire

3° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'intégration des personnels de l'administration pénitentiaire de la Nouvelle-Calédonie dans les corps des services extérieurs de l'administration pénitentiaire de l'Etat (n° 82, 1989-1990).

4° Projet de loi autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg portant rectification de la frontière franco-luxembourgeoise (n° 55, 1989-1990).

5° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi autorisant l'approbation de l'avenant n° 1 à la convention de sécurité sociale du 16 janvier 1985 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte-d'Ivoire (n° 963, A.N.).

6° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Union des républiques socialistes soviétiques sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements, ensemble un échange de lettres (n° 89, 1989-1990).

7° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'une convention relative à la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage (n° 79, 1989-1990).

8° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'une convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe (n° 78, 1989-1990).

G. - Samedi 16 décembre 1989, à neuf heures trente, à quinze heures et, éventuellement, le soir :

Ordre du jour prioritaire

1° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, modifiant l'article 6 de la loi du 31 décembre 1987 portant réforme du contentieux administratif (n° 69, 1989-1990).

Ordre du jour complémentaire

2° Conclusions de la commission des lois sur la proposition de loi organique de MM. Etienne Dailly, Pierre-Christian Taittinger, Jean Chamant, Michel Dreyfus-Schmidt, Lucien Neuwirth, Jacques Bialski, Jacques Mossion, Guy Allouche, Marcel Daunay, Roger Husson, Gérard Larcher, Serge Mathieu, Claude Prouvoeur, Henri de Raincourt et Robert Vizet, tendant à modifier l'article L.O. 148 du code électoral (n° 111, 1989-1990).

Ordre du jour prioritaire

3° Deuxième lecture du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif à la limitation des dépenses électorales et à la clarification du financement des activités politiques (n° 113, 1989-1990).

H. - Lundi 18 décembre 1989 :

Ordre du jour prioritaire

A dix heures :

1° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi relatif au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (urgence déclarée) (n° 1024, A.N.) ;

2° Sous réserve de la transmission du texte, projet de loi modifiant la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer (urgence déclarée) (n° 1009, A.N.) ;

A quinze heures et le soir :

3° Eventuellement, conclusions de la commission mixte paritaire ou nouvelle lecture du projet de loi de finances pour 1990 ;

4° Conclusions de la commission des lois sur la proposition de loi de MM. Jean-Pierre Cantegrit, Pierre Croze, Olivier Roux, Xavier de Villepin, Daniel Hœffel et Marcel Lucotte modifiant la loi n° 82-471 du 7 juin 1982 modifiée, relative au Conseil supérieur des Français de l'étranger (n° 102, 1989-1990) ;

5° Navettes diverses.

I. - Mardi 19 décembre 1989 :

Ordre du jour prioritaire

A neuf heures trente, à seize heures et le soir :

1° Projet de loi de finances rectificative pour 1989, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution (n° 1022, A.N.) ;

2° Navettes diverses.

(La conférence des présidents a fixé un délai limite pour le dépôt des amendements expirant, dans chaque cas, à dix-sept heures, la veille du jour où commence la discussion, pour tous les projets et propositions de loi prévus jusqu'à la fin de la session, à l'exception des textes de commissions mixtes paritaires et de ceux pour lesquels est déterminé un délai limite spécifique.)

ANNEXE

Questions orales sans débat inscrites à l'ordre du jour du vendredi 15 décembre 1989

N° 155. - M. Jacques Bérard attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, sur l'éventuelle suppression du comptoir de la Banque de France à Orange, dans le Vaucluse. Il lui précise que si une telle mesure était proposée par M. le Gouverneur de la Banque de France et entérinée, elle aurait pour conséquence de porter un nouveau coup à la vitalité d'une ville moyenne de 28 000 habitants, tant en ce qui concerne l'ensemble de sa population que les entreprises et les organismes administratifs divers qui coopèrent avec cet établissement depuis de longues décennies. En outre, trente-quatre agents se trouveraient dans l'obligation de quitter la ville dans laquelle ils sont installés depuis longtemps, et dans laquelle ils envisageaient sereinement de pouvoir poursuivre leur carrière. Il souligne que cette proposition est d'autant plus surprenante que le comptoir d'Orange est, après celui d'Avignon, ville chef-lieu, le plus important du département de Vaucluse. Par ailleurs, il lui rappelle que la ville d'Orange est située au centre d'un tissu urbain particulièrement dense grâce à la couronne de villages qui constituent son environnement immédiat et dont la population est en progression spectaculaire depuis plusieurs années. Enfin, il est connu que sous quelques années, c'est à proximité immédiate d'Orange que les T.G.V. Paris-Marseille-Méditerranée-Italie et Paris-Orange-Montpellier-Espagne se croiseront. En conséquence il lui demande, dans le cas où les propositions de la commission seraient entérinées par M. le Gouverneur de la Banque de France, d'une part, d'étudier avec le maximum de circonspection le projet de suppression de la succursale orangeoise de cet établissement et, d'autre part, de lui préciser les mesures qu'il envisage de prendre pour rassurer tant la population que les agents bancaires directement concernés.

N° 152. - M. Charles Lederman expose à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, que les opérations armées déclenchées par les troupes khmères rouges à la frontière thaïlandaise du Cambodge en convergence avec celles de Sihanouk et de Sonn San font craindre un nouveau bain de sang. Le peuple cambodgien n'est pas le seul à s'inquiéter de voir le spectre d'un retour au pouvoir des auteurs du génocide qu'a connu ce malheureux pays sous le régime des Khmers rouges de Polpot. Quiconque est attaché aux droits de l'homme ne peut être que révolté par toute complaisance envers ces criminels. Il lui demande quelles sont les démarches entreprises ou envisagées par le Gouvernement français en vue, d'une part, d'une cessation immédiate des combats et de l'arrêt des livraisons d'armes comme de toute autre forme d'aide aux forces en présence et, d'autre part, de la relance de la négociation nécessaire à une solution politique conforme aux intérêts de la paix, comme à ceux de la nation et du peuple du Cambodge.

N° 156. - M. Jean-Pierre Camoin expose à M. le ministre de l'intérieur que le maire de Longjumeau a fait débaptiser la rue du Bachaga-Boualem au motif qu'il était « un guerrier dont les hommes ont commis de nombreux crimes ». Il lui demande s'il a l'intention de saisir le préfet de l'Essonne pour que celui-

ci impose au maire de Longjumeau de revenir sur cette décision inique et attentatoire aussi bien à la vérité historique qu'à la dignité de la France et de cet homme en particulier.

N° 174. - M. Louis Perrein attire à nouveau l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les problèmes que pose, de plus en plus fréquemment, l'afflux des populations nomades dans les communes non équipées pour leur accueil. Si la loi rend la commune responsable de l'accueil des nomades, il est clair que l'ampleur du phénomène constitue un fait nouveau qui rend impossible une solution digne, solidaire et moderne des problèmes posés, sans une législation nouvelle. Il n'est pas acceptable que les nomades soient systématiquement rejetés d'une commune à une autre ou stationnent légalement, ou illégalement, dans des conditions d'hygiène et de sécurité scandaleuses pour eux-mêmes et les populations sédentaires. Seule une action régionale et nationale peut apporter une solution satisfaisante dans le pays des droits de l'homme, seule une législation nouvelle pourra éviter les conflits nés d'occupations illicites du domaine public ou de la propriété privée. La situation actuelle soulève la protestation légitime des sédentaires, comme des nomades. L'abus du droit tend à créer une situation de non-droit. Abus du droit des nomades qui occupent sans titre la propriété privée ou publique. Situation de non-droit lorsque le droit de propriété est trop souvent battu en brèche par une utilisation abusive du droit de stationner. Il souhaite donc qu'il explique la politique du Gouvernement devant une situation qui, suivant l'expression d'élus de la région Ile-de-France, « met souvent en péril la sécurité publique, l'hygiène, le développement économique et la cohésion sociale ».

N° 164. - M. Roger Husson attire l'attention de M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire sur la situation et l'avenir de certains sites industriels de la région lorraine. En effet, des menaces précises pèsent sur 980 emplois d'Unimétal, filiale d'Usinor-Sacilor, qui seraient supprimés d'ici à 1991. Par ailleurs, le plan de restructuration de la chimie envisagé par le Gouvernement peut poser le problème de la survie des sites chimiques de Moselle, parmi lesquels Dieuze et Carling. Il lui demande de faire le point sur les conséquences pratiques de ce plan. Il l'interroge sur ce qui est prévu afin d'éviter à la Lorraine de subir un nouveau choc social, alors que cette région a déjà été durement éprouvée dans les années passées.

N° 173. - M. Marc Lauriol expose à M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire que l'Europe occidentale économique se construit, sous nos yeux, sur un axe Nord-Sud dont la ligne de force se situe sur la vallée du Rhin. Bénéficiant d'un fleuve remarquablement navigable, débouchant sur le premier port du monde qu'est Rotterdam, l'ensemble rhénan, surtout allemand, est un véritable colosse économique. Prolongé au Sud par le complexe rhodanien, l'axe Rhin-Rhône relie la mer du Nord à la Méditerranée et réalisera pleinement sa vocation lorsque la liaison fluviale entre les deux grands fleuves sera accomplie. Mais cette réalité tendra, si l'on n'y prend garde, à marginaliser une majeure partie de notre pays, et notamment l'Ile-de-France, située à l'Ouest de cet axe. Sans correctif, Londres, Bruxelles, Rotterdam, les grandes villes rhénanes, Lyon, Marseille seront poussées à ravir progressivement à Paris et au bassin de la Seine le rôle historique de pôle d'attraction que ces derniers ont joué dans la vie française à l'époque où les pays européens étaient davantage repliés sur eux-mêmes. Un judicieux équilibre pourrait être rétabli si le Rhin était économiquement relié à la Manche par la vallée de la Seine jusqu'à l'ensemble portuaire de qualité constitué par Rouen et par Le Havre. Cet ensemble présente sur Rotterdam, Anvers et Hambourg l'avantage d'alléger la navigation maritime vers l'Atlantique du franchissement, fort peu apprécié, du pas de Calais. Il lui demande que le Gouvernement se saisisse de cette grande perspective et qu'après une étude bien et rapidement menée il décide de passer aux actes.

N° 170. - M. Philippe François attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer sur les conditions de réalisation du tracé du T.G.V. Est. Il souligne les difficultés que suscite, en Seine-et-Marne, le choix du point de liaison entre la future ligne T.G.V. Est et l'interconnexion. Il se demande en effet si M. Essig agit bien conformément à l'esprit du mandat qui lui avait été confié, à savoir, aux termes du communiqué ministériel, « étudier le tracé définitif en liaison avec les collectivités locales intéressées ». Il lui apparaît à cet égard que la volonté de concertation ainsi affichée doit concerner non seulement les villes de l'Est de la France, qui bénéficieraient directement des retombées économiques de la ligne à grande vitesse, mais également les communes de Seine-et-Marne. Certaines d'entre elles, en effet, se

retrouvent au cœur d'un véritable nœud ferroviaire constitué par le croisement entre la ligne d'interconnexion et la ligne conduisant de la gare de Paris-Est à la nouvelle ligne de Vaires en direction de Strasbourg, complété par les deux bretelles de rattachement permettant aux T.G.V. d'emprunter directement au Nord la voie T.G.V. vers Lille et Bruxelles et, au Sud, la voie T.G.V. en direction de Marseille ou Bordeaux. Ainsi, en particulier, la commune d'Annet-sur-Marne a-t-elle appris, le 7 novembre, que son territoire avait été choisi, apparemment sans solution alternative, pour le tracé de la voie nouvelle T.G.V. Est et d'une bretelle d'interconnexion. Il ne semble pas à cet égard que les services de la S.N.C.F., trop souvent obsédés par la réalisation d'un optimum technique, louable certes, mais qui procède d'une vision un peu partielle de la réalité, aient pris en compte tous les éléments d'information disponibles. Il faut savoir en effet que cette commune, siège d'une base de loisirs régionale, s'est vu imposer ces dernières années, outre le passage de la ligne d'interconnexion, une emprise pour le passage de lignes électriques à très haute tension et l'ouverture, par autorisation de l'État, d'une carrière de gypse considérable. Ce n'est là qu'un exemple des effets néfastes d'une carence de concertation avec les communes directement intéressées. Certains sacrifices seront inévitables mais il convient de les répartir de la manière la plus équitable possible. C'est pourquoi il lui demande s'il entend veiller à ce que la concertation avec les parties intéressées, prévue dans le cadre de la mission confiée à M. Essig, devienne pleinement effective et efficace.

N° 153 - M. Louis Brives fait part à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt de nombreuses doléances émanant d'agriculteurs ayant déposé, sous leur date, des dossiers d'indemnisation à la suite de calamités de pluviosité excessive au cours du printemps 1988 qui n'ont pas encore été réglés à ce jour. La complexité de certains dossiers aurait nécessité un réexamen par le comité départemental d'expertise auquel toutes explications auraient été fournies par les demandeurs. Ces indemnisations porteraient encore sur 520 cas globalisant des crédits de l'ordre de 5 millions de francs. Compte tenu de la situation financière des personnes concernées, aggravée par la sécheresse ayant affecté la dernière récolte, il lui demande de lui faire connaître les mesures qu'il compte prendre pour que les règlements en cause ne souffrent pas de nouveaux délais.

N° 166 - M. Jean-Paul Chambriard attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la forêt sur les inquiétudes de nombreux industriels du bois qui signent avec leurs clients des contrats soumis à révision de prix. Dans les indices matière première (bois), ils constatent des écarts jugés par eux inexplicables et ne reflétant en aucun cas la réalité donnée par la profession. A titre d'exemple : indice officiel de sciages sapin de pays - charpente, code C 2 : janvier 1987 : 608, avril 1989 : 602, soit une baisse de 1 p. 100 ; indice officiel charpente en bois résineux de pays, code B 9, janvier 1987 : 316,4, avril 1989 : 336,2 soit une augmentation de 6 p. 100. Il s'agit pour ces deux indices du même matériau. Indice de la profession code 0, Sapin-épicéa-caisserie emballage, janvier 1987 : 97,9, avril 1989 : 108,4 soit une augmentation de 11 p. 100. 1° Comment pour un même matériau peut-on expliquer des écarts de - 1 p. 100 à + 6 p. 100 ? 2° Pourquoi ces indices ne reflètent-ils pas la vérité donnée par la profession ? Cette dernière risque de s'effondrer lentement par manque de rentabilité. Qui fait ces indices ? Qui décide de leur évolution ? A quel niveau de responsabilité se situe la décision ?

N° 154. - M. André Rouvière attire l'attention de M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale sur les difficultés que rencontrent certains retraités dans le calcul de leur pension vieillesse servie par le régime général de la sécurité sociale. La lecture de l'ordonnance du 26 mars 1982 dans la nouvelle rédaction de l'article 331 laisse supposer que le calcul de la pension doit s'effectuer en prenant comme base les dix meilleures années, tous régimes compris. Or certaines caisses ont une interprétation différente et refusent de prendre en compte les meilleures années quand elles appartiennent à un régime spécial, le régime minier en l'occurrence. Il lui demande si, dans le calcul de la pension, ce sont bien les dix meilleures années tous régimes confondus ou uniquement les dix dernières années qui doivent être prises en compte.

N° 158. - M. Yvon Bourges expose à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale qu'à la suite de négociations conduites durant l'été avec les associations d'aide aux handicapés, le Gouvernement a annoncé la création, en termes de garanties de ressources et de crédits de fonctionnement, de deux fois 2 800 places de C.A.T. et 800 places d'ateliers protégés en 1990 et 1991, et de deux fois 2 600 places de C.A.T. et 1 000 places d'ateliers protégés en 1992 et 1993. Il

lui demande quelles dispositions le Gouvernement entend prendre pour attribuer les places qui seront créées et pour assurer le fonctionnement des structures qui, en application du programme pluriannuel, seront mises en place. La politique de redéploiement des moyens existants atteint ses limites et ne saurait permettre d'assurer le fonctionnement des nouvelles structures créées et de celles appelées à connaître une augmentation de leur capacité d'accueil.

N° 161. - M. Gérard Larcher appelle l'attention de M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale sur le rejet en l'état d'un projet de création d'un centre d'aide par le travail à Rambouillet dont vient de faire l'objet l'association Confiance, association de parents d'enfants inadaptés. Face aux besoins cruciaux de structures d'accueil et d'hébergement des adultes handicapés constatés dans le département des Yvelines et, en particulier, dans l'arrondissement de Rambouillet, il lui paraît souhaitable que ce projet de création du centre d'aide par le travail aboutisse. En effet, l'étude de l'office régional de la santé ainsi que les demandes enregistrées par la Cotorep des Yvelines indiquent que 493 demandes d'accueil en C.A.T. pour le second semestre 1989 n'ont pu être satisfaites. Par ailleurs, le département des Yvelines connaît un taux d'équipement de ce type de structures de 40 p. 100 inférieur à la moyenne nationale. Quant à l'arrondissement de Rambouillet, il ne compte aucun établissement susceptible d'accueillir des adultes handicapés mentaux. La création d'un centre d'aide par le travail à Rambouillet, proposée par l'association Confiance, permettrait d'accueillir cinquante personnes adultes handicapées dans un environnement économique et industriel favorable pour leur placement en entreprise. Ayant pris connaissance des décisions gouvernementales s'engageant à ouvrir des centres d'aide par le travail afin d'accueillir chaque année 3 600 handicapés supplémentaires, et dans le souci d'aider toutes les familles concernées par ce douloureux problème ainsi que tous ceux qui s'investissent bénévolement au travers de l'association Confiance depuis de nombreuses années, il lui demande d'examiner le texte du recours hiérarchique que lui a adressé le président de l'association en faveur de la création d'un centre d'aide par le travail à Rambouillet.

N° 172. - M. Jean-Jacques Robert expose à M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale que, de l'avis des spécialistes les plus qualifiés, le développement du sida croît dans des proportions effrayantes. Alors que le nombre total cumulé des personnes vivantes ou décédées ayant souffert de cette maladie à la fin de 1988 était de l'ordre de

5 000, 2 500 nouveaux cas ont été répertoriés en 1988 et plus de 5 000 en 1989. Le fléau ne pouvant encore que progresser par suite du nombre élevé de sujets séropositifs sur lesquels la maladie n'a pas été décelée, il s'étonne du silence que l'on a constaté depuis quelques mois. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour lutter contre cette redoutable épidémie et apporter à nos concitoyens l'assurance que le Gouvernement est bien conscient de la gravité du problème.

N° 160. - Mme Marie-Claude Beaudeau demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs, quelles sont les mesures d'urgence à prendre par la S.A.M.C. (Société anonyme matériaux constructions) pour supprimer l'ensemble des nuisances entraînées par l'exploitation de la carrière de gypse sous le massif forestier de Montmorency, préserver les conditions de vie des habitants de la région de Bessancourt, Chauvry, Baillet-en-France, Béthemont, Villiers-Adam, Saint-Leu-la-Forêt, Taverny (Val-d'Oise), sauvegarder l'environnement et le milieu naturel de toute cette région aux richesses écologiques exceptionnelles.

N° 162. - Après le viol et les différents sévices corporels commis sur un adolescent de dix-sept ans par ses deux codétenus à la prison de Bois-d'Arcy, M. Jean-Jacques Robert exprime à M. le garde des sceaux, ministre de la justice, toute sa consternation et sa grande inquiétude face à la non-application des conditions de détention relatives aux mineurs. Selon les textes, les jeunes délinquants doivent disposer d'un bâtiment spécial, n'être qu'un par cellule et ne pas être incarcérés avec des majeurs. Si ces dispositions étaient respectées dans toutes les prisons accueillant des mineurs, de telles horreurs n'auraient pas lieu. Ces mineurs, déjà psychologiquement fragiles, doivent être entourés et suivis de façon très sérieuse pour éviter que ce qui ne doit être qu'un « mauvais passage » orienté vers une réinsertion sociale ne se transforme au contraire en cauchemar. Cependant, à l'heure actuelle, nous ne disposons pas de moyens de réinsertion efficace, très peu de solutions sont offertes, or la création d'organisations de substitution est urgente. Le maillage de l'éducation surveillée n'est pas adapté aux besoins et l'exemple douloureux d'aujourd'hui n'est peut-être pas isolé. C'est pourquoi, il lui demande instamment, devant une situation anarchique et incontrôlée à l'intérieur de nos prisons, de veiller à ce que l'intégrité morale et physique de chaque détenu soit respectée et d'engager des mesures efficaces pour que ne règne plus dans le milieu carcéral « la loi du plus fort ».