

SÉNAT
DÉBATS PARLEMENTAIRES

XPER

63

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 1990-1991

COMPTE RENDU INTÉGRAL

41^e SÉANCE

Séance du lundi 3 décembre 1990

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

1. Procès-verbal (p. 4410).
2. Loi de finances pour 1991. - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4410).

Services du Premier ministre

V. - ENVIRONNEMENT (p. 4410)

MM. Brice Lalonde, ministre délégué à l'environnement et à la prévention des risques technologiques et naturels majeurs ; Robert Vizet, rapporteur spécial de la commission des finances ; Bernard Hugo, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Hubert Martin, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles ; Xavier de Villepin, Franck Sérusclat, Mme Danielle Bidard-Reydet, MM. Jacques Bimbenet, François Gerbaud, Roland Grimaldi, Alain Gérard, Jacques Oudin.

Suspension et reprise de la séance (p. 4426)

PRÉSIDENTICE DE M. ETIENNE DAILLY

MM. Marcel Vidal, le ministre délégué, Jacques Oudin, François Gerbaud, Mme Danielle Bidard-Reydet.

Crédits du titre III. - Adoption (p. 4432)

Crédits du titre IV (p. 4432)

Mme Marie-Claude Beaudeau, MM. Louis Virapoullé, Pierre Laffitte.

Adoption des crédits.

Crédits des titres V et VI. - Adoption (p. 4433)

Équipement, logement, transports et mer (p. 4434)

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) ; Félix Leyzour,

Charles-Edmond Lenglet, Jacques Rocca Serra, Josselin de Rohan, Louis Jung, Marcel Vidal, Jacques Oudin, Emmanuel Hamel.

Suspension et reprise de la séance (p. 4454)

MM. Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux ; le ministre, Jacques Oudin.

Crédits du titre III (p. 4460)

Mme Marie-Claude Beaudeau, MM. Jean-Pierre Camoin, le ministre, le secrétaire d'Etat.

Le vote sur les crédits est réservé.

Crédits du titre IV (p. 4462)

Amendement n° II-22 de la commission des finances. - MM. Paul Loridant, rapporteur spécial ; le ministre, Félix Leyzour. - Rejet.

Le vote sur les crédits est réservé.

Crédits du titre V (p. 4463)

Amendement n° II-23 de la commission des finances. - Adoption par scrutin public.

Le vote sur les crédits est réservé.

Crédits du titre VI (p. 4463)

Amendement n° II-24 de la commission des finances. - MM. Paul Loridant, rapporteur spécial ; Jacques Oudin, le ministre. - Adoption par scrutin public.

Le vote sur les crédits est réservé.

Article 89 (p. 4464)

MM. Emmanuel Hamel, le secrétaire d'Etat.

Amendement n° II-98 de M. Marcel Lucotte. - MM. Philippe de Bourgoing, Philippe Adnot, rapporteur spécial ; le secrétaire d'Etat. - Retrait.

Amendement n° II-99 de M. Marcel Lucotte. - MM. Philippe de Bourgoing, Philippe Adnot, rapporteur spécial ; le secrétaire d'Etat. - Retrait.

Amendement n° II-105 de la commission des affaires économiques. - MM. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis ; Philippe Adnot, rapporteur spécial ; le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Amendement n° II-100 de M. Marcel Lucotte. - MM. Philippe de Bourgoing, Philippe Adnot, rapporteur spécial ; le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° II-107 de M. Philippe de Bourgoing. - MM. Philippe de Bourgoing, Philippe Adnot, rapporteur spécial ; le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° II-103 rectifié de M. Jacques Oudin. - MM. Jean-Pierre Camoin, Philippe Adnot, rapporteur spécial ; le secrétaire d'Etat. - Retrait.

Amendement n° II-106 de la commission des affaires économiques. - MM. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis ; Philippe Adnot, rapporteur spécial ; le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

3. **Transmission de projets de loi** (p. 4469).
4. **Dépôt d'une proposition de loi** (p. 4469).
5. **Ordre du jour** (p. 4469).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER vice-président

La séance est ouverte à dix heures quinze.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

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

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

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

2

LOI DE FINANCES POUR 1991

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 1991, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution. [N^{os} 84 et 85 (1990-1991).]

Services du Premier ministre

V. - ENVIRONNEMENT

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi de finances concernant les services du Premier ministre : V. - Environnement.

La parole est à M. le ministre.

M. Brice Lalonde, ministre délégué à l'environnement et à la prévention des risques technologiques et naturels majeurs. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le projet de budget que j'ai l'honneur de vous présenter voit ses moyens d'intervention croître de 9 p. 100. Avec l'ensemble des rattachements qui ont été décidés, l'augmentation est de l'ordre de 48 p. 100.

Je voudrais, avant de vous le présenter, remercier la représentation nationale du concours qu'elle apporte depuis plusieurs années à l'amélioration de la politique de l'environnement. Lorsque j'ai pris mes fonctions en 1988, j'ai bénéficié de l'indulgence de la représentation nationale. En 1989, avec son aide, j'ai pu présenter un budget en accroissement de 28 p. 100. En 1990, ce budget enregistre une hausse de 50 p. 100.

Ces accroissements successifs, qui se traduisent par une augmentation des moyens d'intervention et une série de rattachements qui marquent le renforcement de l'importance accordée à la protection de l'environnement, s'inscrivent, dans mon esprit - et, je crois le comprendre, dans le vôtre également - dans un effort continu visant à renforcer cette politique, à la mettre à l'échelle des défis de la fin de ce siècle, mais aussi à la protéger face aux aléas de la conjoncture.

J'ai déjà eu le plaisir, lors de diverses réunions de commissions au Sénat, de parler de cet effort continu que le Gouvernement m'a demandé de formaliser - si vous me permettez ce mot - par un plan national pour l'environnement. Ce plan

part d'un constat : la situation, dans notre pays, était relativement moyenne, pour ne pas dire parfois médiocre, en raison, sans doute, d'une incompréhension des enjeux de l'environnement.

Ce qui est clair dans notre esprit maintenant, c'est que ce qui était naguère une contrainte - l'obligation de respecter un certain nombre de préoccupations relatives à l'environnement - devient aujourd'hui un atout et que, dans la compétition économique, technologique, je dirai même dans la compétition diplomatique ou géostratégique, les questions d'environnement deviennent de plus en plus décisives.

Par conséquent, le plan national pour l'environnement et les différents projets de budget que j'ai l'honneur de vous présenter s'inscrivent, bien entendu, dans ce cadre et visent un certain nombre d'objectifs précis qui concernent, d'une part, les milieux et, d'autre part, le bien-être des hommes qui vivent dans ces milieux.

Le plan pour l'environnement retient un certain nombre d'objectifs en matière de pollution de l'air. J'évoquerai simplement la pollution qui est peut-être la plus grave : celle qui est liée au réchauffement de l'atmosphère. Si je soulève cette question, c'est parce que la Communauté économique européenne vient de décider, à Douze - cela renforce les propositions contenues dans le plan - de stabiliser les émissions de gaz à effet de serre, c'est-à-dire ceux qui contribuent au réchauffement de l'atmosphère. Je vous l'indique, car cette décision aura des conséquences extrêmement lourdes sur nos façons de produire, de consommer, ainsi que sur nos moyens de transport.

Un effort très important doit être accompli, il nous faut en être conscients. Bien entendu, cet effort s'applique surtout aux économies d'énergie, qui, si elles contribuent à lutter contre l'effet de serre, auront aussi des conséquences heureuses sur la prévention de la pollution atmosphérique.

En matière d'eau, le plan national pour l'environnement fait état d'une situation relativement moyenne dans le domaine de la dépollution domestique. Son objectif est que, dans les dix ans, les deux tiers de la pollution domestique aient disparu.

Par ailleurs, il faut que, dans dix ans, toutes les communes puissent trier et recycler les déchets. Là encore, nous devons enrayer la progression constante du tonnage de nos déchets : cette progression n'est pas un signe de progrès, celui-ci résidant, au contraire, dans une réduction du volume desdits déchets.

En matière de bruit, là encore la situation est moyenne, sinon médiocre. Le plan national pour l'environnement prévoit que, dans les dix ans à venir, 200 000 logements devront être isolés, tout simplement pour rendre la vie un peu plus agréable aux personnes qui sont victimes de bruits excessifs.

Enfin, s'agissant de la nature, on note un considérable changement d'échelle puisqu'il est proposé d'inscrire la protection de la nature dans une politique rurale différente. Actuellement, 3 p. 100 du territoire français sont protégés alors qu'un certain nombre d'observations montrent qu'au moins 25 p. 100 du territoire recèlent des richesses écologiques importantes. Il s'agit simplement d'inventer une politique nouvelle.

Le plan national pour l'environnement, mesdames, messieurs les sénateurs, repose sur un certain nombre de principes que l'on retrouve dans les budgets qui vous sont proposés.

Premier principe, qui est évidemment très important : notre politique de l'environnement doit se fonder sur des données incontestables. Nous savons bien les polémiques, les passions qui peuvent être déclenchées par l'annonce de telle ou telle décision. C'est dire que, avant même de faire des propositions, il faut posséder des données incontestables, les diffé-

rents groupes d'intérêts confrontant, ensuite, leurs objectifs sur la base de ces données. Cela n'a pas toujours été le cas jusqu'à présent.

Par conséquent, la formation et l'information, le caractère scientifique de nos données, sont une priorité du plan national pour l'environnement, lequel prévoit la création d'un certain nombre d'organismes.

J'ai le plaisir de vous annoncer que, par ce projet de budget, certains sont déjà créés. C'est ainsi que vont être mises en place des filières nouvelles, que la préoccupation de l'environnement sera intégrée dans les formations, notamment dans celles des ingénieurs, et qu'une école d'application pour l'environnement va voir le jour.

Le deuxième principe est tout aussi capital : l'environnement doit être intégré dans les autres politiques. L'action publique dans le domaine de l'environnement doit se renforcer mais, bien évidemment, le ministère de l'environnement n'est pas là pour réparer les erreurs d'autres administrations.

Il convient donc que l'agriculture tienne compte des problèmes d'environnement plus que par le passé, que l'industrie développe une politique en la matière - on se rend compte, d'ailleurs, qu'un marché nouveau se développe, notamment avec les pays de l'Est qui sont très demandeurs de sécurité écologique et souhaitent nettoyer l'eau, l'air - et que les transports intègrent cette préoccupation. Nous avons encore quelques difficultés.

Troisième principe : l'environnement ne connaît pas les frontières, et nous sommes obligés d'inscrire notre politique nationale et nos politiques régionales dans une politique européenne et internationale. En effet, nous devons toujours tenir compte de l'ensemble des décisions qui sont prises à l'échelon de la planète. La France a pris nombre d'initiatives diplomatiques ces dernières années en faveur de l'environnement.

Pour financer cette politique, nous devons nous fonder sur la vérité des prix. Or, actuellement, lorsqu'on achète un produit, son prix n'indique pas le coût de l'effort à faire ensuite pour réparer les dégâts qu'il cause ; je pense, par exemple, à la récupération des plastiques. Nous devons faire en sorte que les services disent la vérité.

Certains grands traits de la politique de l'environnement seront donc fondés sur le principe : pollueur-payeur. C'est un principe extrêmement important, mais qui n'exclut pas des actions dissuasives menées par la police ni des amendes. Ce sont deux choses très différentes. Je le dis, car il y a souvent eu confusion, comme je m'en suis rendu compte dans mon dialogue avec la représentation nationale. En effet, certains ont pu croire que le principe pollueur-payeur s'apparentait à un droit à polluer. Certainement pas ! Nous avons, d'une part, le principe pollueur-payeur et, d'autre part, l'intervention de la justice ou de la puissance publique pour réprimer la délinquance écologique. Ce sont deux éléments différents, qui doivent se conforter.

M. le Premier ministre m'a demandé récemment de mettre en œuvre, avec mon collègue de l'économie, des finances et du budget, un groupe de travail sur la fiscalité écologique, de façon que nous puissions passer en revue l'ensemble des dispositifs de notre système fiscal qui pourraient avoir un effet pervers sur l'environnement. Nous connaissons tous quelques exemples de taxes, de dispositions pécuniaires qui vont à l'encontre de l'environnement, et qu'il faut sans doute modifier.

Enfin, principe le plus important du plan : le partenariat. La politique de l'environnement est évidemment le fait de l'ensemble des acteurs de la société, de l'ensemble des citoyens, depuis les familles jusqu'aux entreprises, en passant bien entendu par les collectivités locales, les associations et l'Etat. Par conséquent, il faut que, par nos dispositions, nous puissions mobiliser l'ensemble des acteurs, les informer, les aider à mener une politique ou une action en faveur de l'environnement.

C'est ainsi que le plan national prévoit deux cents plans municipaux, l'intégration de l'environnement dans les nouveaux contrats de plan Etat-région, de nombreuses dispositions pour aider les associations à participer à l'action en faveur de l'environnement, la possibilité pour les entreprises de demander des bilans écologiques - des « bilans verts » - à côté des bilans sociaux. Nombre d'entreprises peuvent-elles avoir une action néfaste sur l'environnement ? Il faut qu'elles s'en rendent compte par elles-mêmes.

Enfin, en matière de consommation, l'année prochaine, nous pourrions avoir les premiers labels écologiques. Nous proposons, avec Mme Neiertz et M. Fauroux, que les entrepreneurs puissent, pour certains de leurs produits, demander l'octroi d'un label écologique afin que les consommateurs, entre plusieurs produits offrant le même service, puissent choisir celui qui aura le moins d'impact sur l'environnement.

Il s'agit donc de dispositions variées permettant à chaque partenaire, chaque citoyen, chaque organisme, de mener une action plus positive pour l'environnement. Mais cela suppose, bien entendu, que l'Etat, pour sa part, fasse aussi son travail. C'est l'objet des budgets successifs, selon trois pôles que je vous propose et qui constituent l'action publique de l'Etat.

Le premier consiste à renforcer l'administration, qui fait son travail d'exécution des lois, sous le contrôle du Parlement. Déjà, dans ce projet de budget, un certain nombre d'éléments vont dans ce sens.

Le deuxième pôle concerne le conseil technique et l'incitation financière. Par conséquent, d'une part, l'administration fait respecter les lois et, d'autre part, des organismes aideront les communes et les entreprises à s'équiper de dispositifs antipollution, à mener des études, etc.

Le troisième pôle, c'est la recherche et l'évaluation de l'action entreprise.

Voilà les grands traits des principales dispositions du plan national pour l'environnement dans lequel s'insère ce projet de budget.

Mesdames, messieurs les sénateurs, le budget de l'environnement passe de 857 millions de francs à 1 270 millions de francs.

Cette augmentation traduit un renforcement important de l'action publique en matière de recherche et de création d'organismes destinés à apporter à l'ensemble de la population, à la représentation nationale et à l'Etat, des informations scientifiques authentiques, certifiées et garanties.

Cette augmentation traduit également l'accroissement des dépenses d'intervention dans les différents domaines et milieux en faveur de l'eau et de la nature.

Cette augmentation permet, par ailleurs, d'accroître notre dispositif contractuel.

Enfin, elle traduit un renforcement important de l'administration de l'environnement, à laquelle nous consacrons davantage de moyens.

Je traiterai d'abord de la recherche.

Pour 1991, nous avons décidé de créer l'Institut français de l'environnement. Cet organisme, auquel j'accorde une très grande importance, concentrera les données relatives à l'environnement qui sont aujourd'hui éclatées en de multiples instituts tels l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer, l'Ifremer, l'Institut national de la recherche agro-nomique, l'I.N.R.A., ou le bureau de recherches géologiques et minières, le B.R.G.M.

Nous faisons de l'environnement sans le savoir, si nous le détruisons, c'est par ignorance ! Il en va de même pour ces différents instituts. Il était donc bon qu'un institut correspondant à des organismes européens similaires soit capable de collecter toutes les données relatives à l'environnement.

J'ai inauguré, vendredi dernier, l'Institut national de l'environnement industriel et des risques, l'Ineiris. Cet organisme reprend des éléments du Centre d'études et de recherche de Charbonnages de France, le chercheur, qui avait une longue tradition de recherche, et de l'Institut de recherche en chimie appliquée, l'Ircha, avec lequel le ministère de l'environnement travaillait depuis de longues années, tout spécialement en matière d'écotoxicologie. Mon département ministériel affectera 78 millions de francs à Ineiris ; quant au ministère de l'industrie, il y consacra 20 millions de francs.

Cet outil important nous permettra non seulement de renforcer notre action dans le domaine de la sécurité industrielle et de la lutte contre les pollutions, mais également de nous préparer à livrer la bataille internationale des normes.

Toujours dans ce pôle de recherche, nous accroissons les moyens affectés à l'Observatoire du patrimoine naturel.

Nous renforçons notamment notre action en faveur de la préservation des espèces.

Tout récemment, la chasse à l'ours a fait couler beaucoup d'encre ; elle a déchaîné les passions. Cela tient peut-être à l'insuffisance des données scientifiques, de ces données incontestables, qui seules permettent réellement d'engager une politique consensuelle.

J'en viens à la politique de l'eau et à la politique du suivi de la qualité de l'eau.

Après les années de sécheresse, viennent souvent les inondations. Nous affectons donc des moyens importants à la prévention des crues.

Par ailleurs, les moyens consacrés à la recherche de la sécurité dans l'approvisionnement en eau ont augmenté de 10 milliards de francs. Ainsi passons-nous des contrats avec différents organismes en vue d'évaluer les ressources souterraines dans l'éventualité d'une troisième année de sécheresse. Prévoir, il faut toujours prévoir !

Les crédits affectés à la recherche sont donc passés de 40 millions de francs en 1988 à plus de 60 millions de francs pour 1991. Cet accroissement témoigne de notre ténacité et de notre volonté de poursuivre nos efforts en la matière.

L'action de l'Etat en faveur des différents milieux est, elle aussi, plus importante.

Ainsi, les moyens affectés à la lutte contre la pollution de l'air proviennent, pour l'essentiel, d'une taxe parafiscale, en mai 1990, celle-ci a été non seulement reconduite mais élargie. En 1992, son produit sera doublé et atteindra de 150 millions à 200 millions de francs. L'imprécision sur son montant résulte des fluctuations météorologiques. En effet, la taxe est assise sur l'émission de polluants ; or, si l'air est doux, il y a moins de pollution.

De plus, la déduction fiscale sur l'essence sans plomb est reconduite.

Par ailleurs, nous étudions actuellement l'hypothèse de l'instauration d'une taxe sur les émissions de gaz carbonique.

Les ressources budgétaires de l'Agence pour la qualité de l'air, l'A.Q.A., ont été accrues de 15 p. 100 ; cela prouve bien que les moyens consacrés à la lutte contre la pollution de l'air sont accrus.

Pour ce qui est de la politique de l'eau, j'ai déjà eu le plaisir de mener une longue discussion avec le Sénat sur cette question.

L'essentiel de nos moyens est fondé sur les redevances perçues par les agences de bassin. C'est un bon système, il doit être renforcé. Dès l'année prochaine, j'aurai d'ailleurs le plaisir de vous présenter un projet de loi dont nous aurons longuement discuté entre nous. Je vous indique d'ores et déjà que M. le Premier ministre m'a donné l'assurance qu'il ne s'opposerait pas à l'augmentation des redevances, qui seules pourront permettre de financer des investissements prioritaires.

Par ailleurs, je suis en discussion avec mes collègues de la Communauté économique européenne à propos d'une directive relative aux eaux usées urbaines.

Toutes ces augmentations de crédits prouvent que nous ne nous contentons pas de vains mots et que nous faisons les efforts que nous nous sommes engagés à faire.

Dans un autre domaine, j'ai tenu à augmenter les sommes qui sont affectées à la lutte contre les nitrates et à l'entretien des rivières, notamment par les contrats de rivière.

En outre - c'est une innovation très importante - nous avons lancé les contrats de baie pour remédier à la faiblesse de notre intervention sur le littoral. Cet outil contractuel nous permettra d'agir plus rapidement que par les schémas de mise en valeur de la mer. Si ces derniers sont très importants, ils sont cependant plus difficiles à mettre en œuvre.

J'en viens à la politique en matière de déchets. Nous n'obtiendrons pas des résultats en un jour, mais il nous faut progresser.

Le premier principe est de produire moins de déchets. C'est l'objet notamment du label et de l'effort considérable que nous allons mener auprès des directions régionales de l'industrie et de la recherche, les D.R.I.R., en développant notamment l'équivalent des plans « Seveso » et des études de danger.

En outre, plusieurs milliers d'études de déchets ont été lancées auprès des entreprises, afin que celles-ci nous disent exactement quels déchets elles produisent et comment elles peuvent en produire moins.

Le deuxième principe consiste à valoriser les déchets néanmoins produits et, si on ne peut les valoriser, à les détruire dans des conditions correctes.

Le troisième principe, enfin, c'est le stockage, dans les meilleures conditions possible, afin d'éviter les décharges sauvages, dans des carrières notamment.

Tout cela n'est possible que si nous connaissons avec précision les caractéristiques de ces flux de déchets et que si nous maîtrisons les flux en provenance de l'étranger.

C'est une des questions les plus difficiles. Quand ce gouvernement a été constitué, les déchets étaient des produits européens ; ils pouvaient circuler librement dans la Communauté. Heureusement, les Douze sont progressivement parvenus à se mettre d'accord sur un principe : les déchets doivent être détruits, ou valorisés, le plus près possible de l'endroit où ils ont été produits.

Nous devons maintenant mettre ces principes en pratique car il n'est pas convenable que certains déchets ménagers de villes lointaines viennent finir leur vie - si je puis dire ! - dans des décharges françaises.

Ainsi, l'A.N.R.E.D., l'Agence nationale pour la récupération et l'élimination des déchets, a vu son budget considérablement accru. Si, en 1988, les moyens de l'Agence consacrés à la récupération et à l'élimination des déchets s'élevaient à 10 millions de francs, ils sont aujourd'hui de 39 millions de francs. Par ailleurs, ses moyens de fonctionnement ont augmenté de 25 p. 100.

De plus, je discute avec mes collègues chargés de l'économie et du budget de l'instauration d'une taxe sur les déchets qui permettra d'aider les collectivités locales à améliorer leur système d'élimination des ordures ménagères.

Mesdames, messieurs les sénateurs, pour ce qui est de la protection de la nature, les moyens, hors conservatoire du littoral, sont passés de 179 millions à 202 millions de francs.

L'ensemble des chapitres affectés à la protection de la nature voient donc leurs moyens accrus, qu'il s'agisse des parcs naturels régionaux - 2 millions de francs supplémentaires - des conservatoires régionaux - 3 millions de francs supplémentaires - des parcs nationaux - plus de 6 millions de francs supplémentaires - des réserves naturelles - plus de 7 millions de francs supplémentaires - et ainsi de suite... je ne veux pas me lancer dans une énumération fastidieuse.

J'ajoute cependant que les moyens affectés aux améliorations piscicoles dans les rivières sont accrus de 5,6 millions de francs - on en revient, par ce biais, à la politique de l'eau.

De même, les moyens affectés au F.I.Q.V., le Fonds d'intervention pour la qualité de la vie, ont été accrus, et 22 millions de francs seront consacrés au partenariat avec les communes et les départements en 1991.

De plus, je souhaiterais que les crédits affectés annuellement aux contrats de plan Etat-région permettent d'intégrer davantage les préoccupations d'environnement, ce qui n'est malheureusement pas encore le cas aujourd'hui.

La proposition qui est faite dans le plan national pour l'environnement est de passer progressivement vers un fonds d'intervention pour le partenariat écologique. Mais les discussions se poursuivent dans ce domaine, car je propose de le doter d'une taxe sur le kilométrage parcouru sur autoroute, à cause des retombées du trafic automobile sur l'environnement. Telle est mon intention en tant que ministre de l'environnement, encore faut-il que nous puissions nous mettre d'accord !

Quant aux crédits affectés aux associations et aux organismes consultatifs, ils sont largement accrus. Ainsi, les associations reçoivent 3 millions de francs supplémentaires et les organismes consultatifs 2 millions de francs. Par ailleurs, 2 millions de francs seront consacrés aux premières études pour l'information des consommateurs sur le « label vert ».

J'en viens à notre action sur le plan international. Là aussi, les moyens sont accrus.

Le Président de la République a souhaité que, dans la perspective de la grande conférence internationale des Nations unies sur l'environnement et le développement, qui aura lieu en 1992 au Brésil, la France puisse inviter les organisations non gouvernementales s'occupant de ces problèmes à venir la préparer à Paris : 10 millions de francs sont réservés à la contribution de la France à cette importante conférence.

Enfin, nous avons pris de grandes décisions quant à l'organisation de l'administration de l'environnement. Les moyens du ministère se voient augmentés de 40 millions de francs.

En effet, le ministère de l'environnement va connaître la plus importante modification de ses structures depuis sa création. Tout le monde s'accordait sur le manque de « lisibi-

lité », de présence locale du ministère. Désormais, le principe en est acquis, et des directions régionales de l'environnement seront installées dès le 1^{er} janvier. C'est là un élément extrêmement positif.

De même, des modifications ont été apportées à l'organisation de l'environnement industriel. Ainsi, au sein des D.R.I.R., on trouve désormais auprès de chaque directeur un directeur adjoint chargé de l'environnement. On peut donc parler d'un important renforcement de la présence du ministère de l'environnement, et les Français auront, sur ce plan, un partenaire clairement identifié.

Enfin, le ministère de l'agriculture et celui de l'équipement ont décidé de tenter, dans quinze départements, un rapprochement entre les directions départementales de l'équipement et les directions départementales de l'agriculture. Là encore, un adjoint au chef de projet, chargé de l'environnement, sera nommé. Le ministère de l'environnement participera activement à cette expérience, qui montre bien que les services extérieurs de l'Etat dans les départements doivent être polyvalents et intégrer toutes les dimensions. Cela paraît être une bonne direction.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les grandes orientations de ce projet de budget, dont les crédits sont en forte progression. (*Applaudissements sur les travées socialistes. - MM. Schumann et de Villepin applaudissent également.*)

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

M. Robert Vizet, 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, la discussion du budget de l'environnement pour 1991 intervient au terme d'une année particulièrement chargée en événements marquants dans ce domaine.

Je citerai, par exemple, la réflexion sur un plan national pour l'environnement, le grand débat sur l'eau qui s'est tenu au Sénat, la multiplication des incidents ou, tout du moins, des échos de presse concernant le stockage des déchets nucléaires et la relance des économies d'énergie à la suite du renchérissement du prix du pétrole consécutif à la crise du Golfe.

Vous trouverez dans mon rapport écrit l'ensemble des chiffres du budget et les principales évolutions qu'il comporte. Je me contenterai donc de formuler quelques observations sur ses variations ainsi que sur les perspectives ouvertes par le projet de plan national pour l'environnement, que le Sénat n'a pas encore eu l'occasion d'examiner.

Permettez-moi, tout d'abord, de vous rappeler le souhait émis l'année dernière par la commission de voir le département ministériel chargé de l'environnement, d'une part, accéder, enfin, à la stabilité administrative et, d'autre part, exercer une maîtrise directe sur les moyens de ses services.

Sur le premier point, je dirai que ce budget intervient alors que le secrétariat d'Etat vient d'être promu au rang de ministère délégué auprès du Premier ministre. C'est à la fois une satisfaction, car cela devrait conforter les moyens d'action du membre du Gouvernement chargé de l'environnement, et, je l'espère, la dernière étape dans les modifications successives du statut de ce département.

Quant à la maîtrise du ministre sur ses services, celle-ci est dorénavant effective. Dès 1991, il disposera en propre d'une administration centrale.

Certes, vous souhaitez, monsieur le ministre, avoir à terme une administration comprenant quelque 3 000 personnes, contre guère plus de 1 000 en 1991. Néanmoins, deux aspects positifs, au moins, méritent d'être soulignés. Il s'agit, d'une part, du transfert au ministère de l'environnement de l'inspection des installations classées et, d'autre part, de la création de directions régionales de l'environnement. Ces deux mesures permettront de relayer l'action du ministère à l'échelon local et faciliteront la bonne utilisation de ses crédits, même si tous les problèmes ne sont pas réglés en ce domaine.

Plus qu'un effort budgétaire, le projet de budget traduit donc la création d'un ministère de l'environnement à part entière. Au demeurant, l'effort financier est bien réel, mais les transferts, en provenance du ministère de l'industrie et de celui de l'urbanisme et du logement, représentent, à eux seuls, les trois quarts de l'accroissement.

A structures constantes, l'augmentation est non pas de 43,5 p. 100 mais de 10 p. 100 seulement, même si l'on tient compte des modifications apportées par l'Assemblée nationale.

A cet égard, des chiffres nous sont périodiquement annoncés. Aussi serait-il intéressant pour la représentation nationale, notamment pour le Sénat, qu'ils soient confirmés une fois pour toutes.

Cette évolution, beaucoup plus « raisonnable », montre bien, quoi qu'il en soit, que l'environnement constitue l'une des priorités budgétaires pour 1991.

Pour ma part, je m'en réjouis, surtout après la progression des crédits intervenue l'année dernière. Mais permettez-moi, monsieur le ministre, de souhaiter qu'à l'avenir une présentation « honnête » de l'effort budgétaire distingue l'effet purement mécanique, dû au transfert de services qui pourrait et devrait sans doute se poursuivre, et l'augmentation réelle des crédits.

Vous avez, d'ailleurs, d'emblée formulé, vous-même, cette remarque en parlant d'une augmentation de 9 p. 100 alors que vous aviez cité, à l'Assemblée nationale, un taux de 43 p. 100. Les choses doivent être beaucoup plus claires, et pas seulement pour la représentation nationale.

En outre, le budget comporte - on ne peut que s'en féliciter - quelques priorités clairement définies.

Elles concernent la protection des espaces naturels, la gestion des eaux et l'action des établissements publics.

Je n'insisterai pas sur les deux premières priorités. Je signalerai simplement que, dans le domaine de la gestion des eaux, il y a, en effet, fort à faire pour assurer la distribution à tous et partout d'une eau abondante et de qualité. Notre effort ne fait que commencer, car nous accusons un retard considérable par rapport à nos voisins, notamment dans le domaine du retraitement des eaux usées.

J'en profite pour aborder le plan national pour l'environnement, que vous avez présenté à l'Assemblée nationale le 9 octobre dernier. Ce document définit des objectifs ambitieux auxquels nous ne pouvons tous que souscrire. Mais, s'agissant des financements, rien n'est dit, ou presque.

La gestion des eaux est un bon exemple de la difficulté d'appliquer systématiquement le principe selon lequel le pollueur est le payeur. En effet, comment envisager que les agriculteurs, déjà confrontés à des difficultés financières, puissent prendre à leur charge cette dépense complémentaire ?

Un appel à la fiscalité sera sans doute indispensable, sans pour autant signifier le désengagement de l'Etat. A cet égard, j'observe, d'ailleurs, que le projet de budget qui nous est soumis n'est pas complètement neutre, puisque le financement du fonctionnement des réseaux de mesure de la pollution atmosphérique sera dorénavant pris en charge par la taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique, taxe dont le produit est, si l'on en croit les données relatives à 1989, sinon en diminution, du moins en stagnation.

J'en viens maintenant à l'action des établissements publics. L'A.N.R.E.D., l'Agence nationale pour la récupération et l'élimination des déchets, et l'A.Q.A., l'Agence pour la qualité de l'air, verront, en 1991, leurs moyens renforcés, de même que l'A.F.M.E., l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie, dans le budget de l'industrie. Ce sont incontestablement de bonnes mesures.

Néanmoins, une réforme en profondeur de ces agences a été annoncée, et un projet de loi a d'ores et déjà été déposé, afin de créer une grande Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, dont le rôle serait étendu au bruit, à la pollution des sols et aux technologies propres.

Pour ma part, je ne suis pas certain que la lutte contre toutes les nuisances y gagnera en efficacité, car chaque agence avait acquis une grande compétence dans son domaine et disposait de financements propres, désormais confondus, ce qui ne facilitera pas le contrôle de l'utilisation des fonds publics.

Je m'interroge également sur l'avenir des personnels de ces établissements. Leur regroupement ne va-t-il pas entraîner des suppressions d'emplois, alors que la tâche de ces agences imposerait, au moins, un maintien de l'emploi ?

Dans le même ordre d'idée, le budget traduit le projet de création d'un nouvel Institut national de recherche sur l'environnement industriel et les risques à partir du Centre de

recherches de Charbonnages de France. Y seront intégrés une partie des personnels de l'Ircha, sans que l'avenir de cet institut, de ses implantations actuelles et, surtout, des personnels qui ne sont pas concernés par les missions du nouvel institut, soit précisé. Il est curieux, en vérité, de renforcer ainsi notre potentiel de recherche dans des domaines pourtant aussi importants que l'écotoxicologie !

A ce propos, monsieur le ministre, je souhaiterais obtenir quelques précisions sur les crédits de six millions de francs inscrits au profit de l'Ircha dans le projet de loi de finances rectificative de 1990.

Vous connaissez l'attachement que je porte à cet institut. Des décisions sont, sans doute, d'ores et déjà prises. Son potentiel humain et technologique doit être mieux utilisé, y compris sur le site de Vert-le-Petit, afin de renforcer nos moyens d'action en matière de défense de l'environnement.

Sur le plan budgétaire toujours, on peut s'étonner que des moyens soient, d'ores et déjà, dégagés pour mettre en place la future agence de l'environnement ainsi que le futur pôle d'expertise et de recherche appliquée aux problèmes d'environnement avant même que les missions de ces organismes, voire leur création, aient été décidées.

De même, est-il vraiment nécessaire de créer un institut de l'eau, alors que la gestion de la politique de l'eau est déjà caractérisée par un éparpillement des crédits ?

S'agissant des autres crédits inscrits au projet de budget, je voudrais vous faire part de mon étonnement à propos de la baisse des dotations du Fonds d'intervention pour la qualité de la vie, le F.I.Q.V., même après la correction apportée en ce domaine par l'Assemblée nationale.

J'avais relevé, lors du contrôle budgétaire que j'avais effectué sur les crédits de l'environnement au printemps dernier, que ce fonds tendait à être considéré comme « un vivier de crédits » dans lequel le secrétariat d'Etat pouvait puiser, au gré de ses besoins, pour majorer les lignes sous-dotées de son budget.

Ce point n'a sans doute pas échappé à la direction du budget, d'où la diminution des crédits pour 1991. Une telle décision me paraît dommageable pour au moins deux raisons.

Tout d'abord, le plan national pour l'environnement insiste sur la nécessité d'assurer un égal accès de tous à l'environnement et à la qualité de la vie. La diminution des crédits du F.I.Q.V. est-elle, en vérité, le meilleur moyen de tenir compte des besoins grandissants qui s'expriment en matière d'amélioration de l'environnement quotidien de nos concitoyens, qui sont confrontés aux problèmes de bruit le long des axes de circulation et de pollution ?

Ma seconde source d'inquiétude tient à l'annonce que vous avez faite, monsieur le ministre, lors du débat du 9 octobre, du remplacement du F.I.Q.V. par un nouveau « fonds d'intervention pour le partenariat écologique », permettant d'associer l'Etat et les collectivités locales dans la mise en œuvre de la politique de l'environnement, notamment par le biais des futurs contrats de plan. Vous l'avez confirmé tout à l'heure.

J'entends bien que ce fonds pourrait être alimenté par des contributions assises sur les activités ayant un effet nocif sur l'environnement. Mais, en l'absence de toute précision concernant cette ressource nouvelle, était-il indispensable et cohérent de diminuer les ressources du F.I.Q.V. et, sur le plan budgétaire, de transférer, depuis le titre VI, une partie de ses crédits, afin de financer des dépenses de fonctionnement ?

Cet état de fait me semble démontrer, d'une manière générale, que le plan national pour l'environnement reste pour l'instant, au stade des déclarations d'intentions.

Plusieurs projets de loi sont annoncés, concernant, en particulier, les responsabilités des collectivités locales en matière d'environnement. Par ailleurs, l'Etat s'est doté de structures propres à mettre en œuvre une véritable politique. Néanmoins, tant au niveau des moyens financiers qu'au niveau des structures, tout reste à faire.

D'une certaine manière, nous sommes actuellement « au milieu du gué », avec un budget d'étape important mais encore inachevé.

J'en veux pour preuve un certain nombre d'insuffisances dont j'ai dressé un état détaillé dans mon rapport écrit.

En matière de qualité de la vie, outre le Fonds d'intervention pour la qualité de la vie, j'insiste tout particulièrement sur la nécessité d'engager rapidement un effort de grande ampleur afin de régler le problème des habitations les plus exposées au bruit. Ce problème important ne doit pas être oublié au moment où la réalisation d'un schéma directeur autoroutier a été décidée. Deux cent mille logements, avez-vous dit, sont ainsi concernés.

Mais les travaux de rénovation, d'isolation phonique et thermique des logements, notamment des H.L.M., coûtent cher aux locataires. Il faudra donc examiner ce problème afin de rendre ces charges moins lourdes pour eux, car ils ont droit, effectivement, comme tout le monde, à une qualité de la vie correspondant aux exigences de notre époque.

Les autoroutes fournissent, d'ailleurs, un bon exemple de ce que devrait être le rôle du ministre de l'environnement. Certes, il convient de corriger les nuisances, mais, plus encore, il est indispensable que les préoccupations en matière d'environnement soient prises en compte lors du choix des tracés et des protections à prévoir, tant en zone urbaine qu'en milieu rural.

Dans d'autres domaines, il incombe au budget de l'environnement de dégager des moyens financiers. Or, même à la suite de la discussion du projet de budget par l'Assemblée nationale, le Conservatoire du littoral paraît oublié. Cette omission est difficile à admettre, dans la mesure où le littoral constitue le milieu naturel sur lequel s'exercent le plus de pressions de toutes sortes et vers lequel les Français se dirigent en priorité pour leurs vacances. Les prix ont augmenté de 50 p. 100 ces dernières années, alors que les ressources du Conservatoire ont diminué. Une remise à niveau de ses moyens, à défaut d'un accroissement équivalent, est nécessaire, car rien ne serait pire que d'accroître l'inégalité de l'accès de nos concitoyens à cet environnement, qui est pour eux prioritaire.

Pour le reste, je soulignerai simplement qu'il est aisé de laisser apparaître des augmentations considérables lorsque les dotations de départ sont limitées. Mais il sera difficile de faire de même à l'avenir. Cela ne signifie nullement qu'il faille regretter de telles augmentations.

Enfin, il n'est sans doute pas inutile de rappeler que les annulations de crédits opérées par l'arrêté du 30 mars 1990 ont représenté près de 1 p. 100 du budget de l'environnement voté pour cette même année, ce qui ne peut qu'apparaître curieux pour un domaine qui est considéré comme une priorité par le Gouvernement. Souhaitons qu'il n'en soit pas de même en 1991.

Sous réserve de ces observations, votre commission des finances a laissé à votre appréciation, mes chers collègues, le projet de budget de l'environnement pour 1991. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Bernard Hugo, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de budget pour 1991 du ministère de l'environnement a suscité une double réaction de la part de la commission des affaires économiques et du Plan.

Nous avons éprouvé, dans un premier temps, une satisfaction certaine, en raison, notamment, de la progression des crédits, puis, dans un second temps, beaucoup de perplexité. Cela nous conduit à décider de laisser le vote des crédits à l'appréciation du Sénat.

Nous sommes satisfaits, je l'ai dit, de l'augmentation des crédits, dont le montant total dépasse pour la première fois le milliard de francs. Cela représente une progression de 46 p. 100 par rapport au budget de 1990.

Cette évolution remarquable résulte toutefois, en grande partie, du transfert des crédits précédemment inscrits aux budgets d'autres ministères, pour un montant, je crois, de 250 000 millions de francs.

A structure constante, hors transferts, la hausse des crédits, reste néanmoins importante, puisqu'elle s'établit à plus de 9 p. 100.

Ce progrès certain ne doit toutefois pas nous faire oublier que le budget de l'environnement ne représente que 0,1 p. 100 du budget de l'Etat. Cette faiblesse relative n'est

pas sans conséquence, notamment dans les arbitrages qui sont rendus lorsque sont concernés des ministères puissants. Je pense, par exemple, au ministère de l'équipement.

Le second motif de satisfaction résulte des décisions importantes qui ont été prises pour renforcer l'autorité du ministère de l'environnement sur ses propres personnels, la création de services extérieurs et de structures de recherche.

Le secrétariat d'Etat à l'environnement, qui est devenu pour longtemps, je l'espère, un ministère, était en effet handicapé par la faiblesse de ses effectifs, dont, au surplus, il n'assurait pas la gestion. J'avais regretté cet état de dépendance l'année dernière. Je me félicite qu'il y soit mis fin cette année grâce à l'intégration dans le budget de l'environnement, des crédits de fonctionnement et de personnel inscrits aux budgets de l'équipement et de l'industrie.

Dès 1991, la décision a été prise de créer des directions régionales de l'environnement. Je considère que cette mesure est très positive. En effet, l'environnement, qui constitue une branche de plus en plus importante de l'action publique, se devait d'avoir des structures déconcentrées, et la région me semble être le niveau d'administration le plus adapté aux actions à mener.

Certains de mes collègues ont, je le sais, des inquiétudes. Je crois que le rapprochement de l'administration de l'environnement avec les collectivités locales ne peut, au contraire, qu'améliorer nos relations.

En revanche, je suis plus sceptique sur l'efficacité de la nomination d'un adjoint chargé de l'environnement auprès des directions départementales de l'équipement et de l'agriculture regroupées. Mais il ne s'agit là que d'une expérimentation faite dans quinze départements. Nous pourrions donc en voir les résultats.

Monsieur le ministre, la création de structures de recherche et d'expertise est, sans doute, une des priorités les plus intéressantes de votre budget.

La France doit, en effet, combler un retard important dans le domaine de la recherche en environnement par rapport à ses partenaires économiques qui ont déjà entrepris un effort considérable.

Les Etats-Unis ont augmenté leur budget de recherche en environnement de 60 p. 100, les Allemands ont doublé le leur et la Grande-Bretagne a accru de 50 p. 100 les ressources de son conseil de recherche sur l'environnement naturel.

La France, quant à elle, restait handicapée par le nombre et la dispersion des structures de recherche sans que l'extrême qualité de leurs travaux soit bien entendu mise en cause.

Dans ces conditions, la création d'un Institut national de l'environnement industriel et des risques, l'Ineris, et la constitution, au sein de l'Institut français de l'environnement, d'un pôle de recherche en écologie appliquée constituent deux initiatives appréciables.

Monsieur le ministre, le dernier point de satisfaction que je vous attribue est terni par un regret.

La présentation d'un plan national pour l'environnement est, certes, une excellente décision. Quels que soient, en effet, les jugements que l'on porte sur les mesures préconisées, ce document a le grand mérite d'exister, de fournir une analyse globale des questions essentielles et de proposer des solutions. Malheureusement, seule l'Assemblée nationale a pu en discuter et aucun débat d'orientation n'a encore été inscrit à l'ordre du jour de notre assemblée.

Je n'ose penser qu'il s'agit d'une volonté délibérée et j'espère bien que, sur ce point, vous nous donnerez des éclaircissements. Dans votre propos, vous avez également abordé la question du plan national pour l'environnement, mais, sur ce point, nous restons sur notre faim, si j'ose dire. Vos explications n'ont pas été suffisantes.

Je voudrais maintenant vous expliquer le sentiment de perplexité que nous avons éprouvé et qui provient du décalage entre les intentions affichées et les réalisations concrètes.

Le ministère de l'environnement dispose désormais d'hommes et de crédits suffisants. Mais sa politique est encore trop incertaine et sa place est mal définie.

Il est vrai que les obligations nées de la nécessaire protection de l'environnement sont parfois difficilement admises par certaines administrations. Cet obstacle devrait, au

contraire, être, pour le ministère de l'environnement, une incitation supplémentaire à proposer une politique ambitieuse et réaliste. Or, celui-ci ne semble pas, aujourd'hui, avoir pris la mesure de sa tâche et de ses responsabilités.

Pour illustrer mon propos, je prendrai quatre exemples : celui des déchets dangereux, celui des parcs naturels régionaux, celui du Conservatoire du littoral et celui de la politique de l'eau.

Premier exemple : les déchets dangereux.

Je ne suis pas sûr que la question de l'élimination des déchets toxiques fasse l'objet d'une attention suffisante de la part du Gouvernement. Or, elle se pose dans des termes cruciaux. Je l'ai déjà souligné à maintes reprises, la répartition géographique des centres d'enfouissement est très déséquilibrée, le sud de la France étant très nettement sous-équipé.

Monsieur le ministre, vous connaissez les difficultés extrêmes que nous rencontrons pour trouver de nouveaux sites. Or, deux faits sont intervenus cette année qui vont, si je puis dire, nous mettre au pied du mur : d'une part, la décision qui a été prise lors de la conférence de La Haye à propos de la protection de la mer du Nord et qui tend à interdire l'incinération des déchets en mer du Nord et, d'autre part, le projet de directive européenne imposant l'auto-suffisance régionale dans l'élimination des déchets.

Nous aurons donc plus de déchets à traiter et nous aurons aussi l'obligation de les traiter sur place. Or, dans votre budget et dans votre politique, je ne vois rien qui vous permette de faire face à ce double défi.

Deuxième exemple : les parcs naturels régionaux.

Sur ce point, votre budget est en augmentation, mais ce qui fait défaut, me semble-t-il, c'est une vision politique générale. Les parcs régionaux couvrent environ 7 p. 100 du territoire national. Au rythme actuel de créations, ils recouvriront bientôt 20 p. 100 du territoire.

Ne croyez-vous pas que le label de parc régional risque alors de perdre toute sa valeur et de ne plus rien représenter ? C'est le ministère de l'environnement qui accorde le classement aux parcs. Par ce moyen, vous avez donc la possibilité de garantir la qualité du label. Je souhaite que vous preniez des initiatives en ce sens.

Troisième exemple : le Conservatoire du littoral.

Vous souhaitez, on ne peut que vous approuver, développer une politique du paysage. Le Conservatoire du littoral est un instrument essentiel pour cette action, mais ses crédits sont très largement insuffisants compte tenu des prix des terrains. Or nous constatons une diminution des crédits de paiement et la stagnation des autorisations de programme. Il me semble qu'il y a là une incohérence entre votre discours et vos actes.

Quatrième et dernier exemple : la politique de l'eau.

J'ai noté avec satisfaction la progression des crédits consacrés au contrôle de la qualité de l'eau. Mais il est un point sur lequel je m'interroge, c'est celui des travaux de grands barrages. Pour la deuxième année consécutive, le projet de budget prévoit une simple reconduction des crédits qui leur sont consacrés, confirmant la pause décidée en 1989.

Je conçois tout à fait la nécessité de réaliser des études d'impact pour certains barrages afin de déterminer si les avantages qu'on en escompte ne sont pas inférieurs aux atteintes qu'ils pourraient porter à l'environnement et aux écosystèmes. Mais il est temps de passer d'une phase d'étude et de réexamen à des décisions définitives.

En conclusion, je poserai quelques questions sur lesquelles nous aurions pu débattre s'il nous avait été donné d'examiner le plan national pour l'environnement.

Elles portent sur la place que l'environnement doit occuper dans nos choix politiques.

Quelle peut être la marge d'autonomie de la France en matière d'environnement alors que ce domaine, qui est déjà une affaire européenne, devient aujourd'hui une affaire internationale ? Les pollutions n'ont pas de frontières et les menaces contre l'environnement, qui peuvent être circonscrites dans les pays occidentaux, proviennent aujourd'hui essentiellement des pays pauvres et de l'Europe de l'Est.

Le plan national pour l'environnement restera-t-il un document de référence sans conséquences tangibles ou donnera-t-il lieu à des réformes législatives ?

Les Pays-Bas ont déjà mis en application leur plan vert de 1989. Les Britanniques ont mis en chantier une nouvelle législation, qui doit entrer en vigueur en novembre, après la publication d'un Livre blanc sur l'environnement.

Le Gouvernement français ne doit pas risquer de prendre du retard par rapport à ses partenaires. L'environnement est autant qu'une philosophie de la vie, un enjeu économique.

Le besoin de financement résultant des mesures préconisées par le plan national pour l'environnement est évalué à 30 milliards de francs. Quelle sera la voie choisie pour y répondre : l'impôt, l'augmentation des prix pour l'utilisateur ou la création de nouvelles taxes appliquant le principe « pollueur-payeur » ?

Enfin, ce débat est sans doute déterminant, quelle doit être la place de l'environnement dans l'organisation institutionnelle, notamment au sein du Gouvernement ? Doit-il rester une administration de mission, ce qu'il était, quitte à apparaître alors quelque peu marginal et à être exclu des grandes décisions, ou doit-il se voir confier des tâches plus lourdes de gestion au risque de perdre de sa spontanéité ?

Monsieur le ministre, la commission n'a décelé ni dans votre politique ni dans votre projet de budget des réponses claires à ses interrogations. C'est pourquoi elle a décidé de s'en remettre à la sagesse du Sénat sur le vote des crédits de l'environnement.

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

M. Hubert Martin, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles. Après votre intervention, monsieur le ministre, et celle des deux rapporteurs qui m'ont précédé à cette tribune, je n'insisterai pas sur l'évolution des crédits du ministère de l'environnement pour 1991. Je me contenterai de la résumer.

Les crédits sont en nette augmentation, mais celle-ci est plus optique que réelle.

Des initiatives positives sont prises. Je pense à la création de l'Institut français de l'environnement et à celle de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques. Je pense aussi au renforcement de l'administration de l'environnement.

Mais globalement, il existe un certain décalage entre les ambitions affichées par le plan national pour l'environnement, dont, je le déplore avec mes collègues, nous n'avons pas débattu au Sénat, et les orientations budgétaires arrêtées pour 1991.

Je dirai d'emblée que la commission des affaires culturelles a décidé, pour l'adoption de ces crédits, de s'en remettre à la sagesse du Sénat. En effet, seule une rallonge substantielle accordée lors de l'examen de vos crédits par l'Assemblée nationale aurait pu transformer cette sagesse en avis favorable, comme je l'avais initialement prévu.

J'ai le privilège, en tant que rapporteur pour avis - même si aucun des problèmes d'environnement ne me laisse indifférent - de pouvoir consacrer mon temps et mon étude aux sujets qui me préoccupent tout particulièrement.

Le bruit, nuisance banale s'il en est mais aussi nuisance entre toutes inadmissible par le nombre de ses victimes, avait ainsi retenu mon attention l'année dernière. Jean-Marie Pelt a d'ailleurs abordé ce problème ce matin dans sa chronique sur *R.T.L.*

C'est la protection de la forêt contre les incendies qui, cette année, me préoccupe.

On m'objectera sans doute que je suis quelque peu « hors sujet » puisque, monsieur le ministre, cette question est moins de votre ressort que de celui de vos collègues de l'intérieur et de l'agriculture. Et c'est sans doute dommage. Je crois savoir, d'ailleurs, que vous partagez cette appréciation : comment pourriez-vous rester indifférent aux désastres esthétiques et écologiques du feu sur le pourtour méditerranéen ?

En 1986, déjà, je m'étais, à la même époque, inquiété de ce fléau. La violence des incendies de l'été précédent m'avait en effet laissé penser qu'ils resteraient longtemps dans les mémoires et qu'il convenait de prendre un certain nombre de dispositions pour en éviter la répétition. Je rappelle d'ailleurs, dans mon avis, les propositions que j'avais faites alors.

En 1989 et en 1990, favorisés par une sécheresse exceptionnelle et prolongée, les incendies de forêt auront été plus dramatiques encore qu'en 1986. Quelque 52 000 hectares avaient été parcourus par le feu cette année-là, plus de 75 000 l'auront été en 1989, et vraisemblablement 70 000 cette année.

Au travers, notamment, d'un plan « antifeu » adopté en décembre 1986, au travers de la loi du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs - et de ses textes d'application - ainsi qu'au travers d'un certain nombre de mesures ponctuelles décidées en conseil des ministres à la veille des étés successifs, les moyens de la politique de prévention et de lutte contre les incendies de forêt ont été incontestablement améliorés depuis 1986 et certaines de mes revendications ont été satisfaites.

Il n'en reste pas moins que des problèmes demeurent, qui tiennent à des carences ou à des inadaptations de la législation et à une mise à niveau des moyens encore insuffisante.

Ainsi, parce que la lutte contre le feu se gagne en grande partie dans les mois qui précèdent les campagnes d'été, il convient de prendre toutes les mesures nécessaires pour inciter au respect des obligations en matière de débroussaillage.

Il semble, certes, que, à la suite notamment des campagnes de sensibilisation, des progrès significatifs aient été obtenus dans l'entretien des abords des habitations ; mais force est de constater que les astreintes prévues par la loi du 22 juillet 1987 en cas d'infraction aux obligations de débroussaillage restent relativement théoriques, que les travaux réalisés d'office et les poursuites judiciaires demeurent extrêmement rares, et que les maires interviennent surtout par de simples mises en demeure. Il ne faut pas oublier que les maires sont élus au suffrage universel ! Peut-être est-ce un manque de courage de leur part...

On ne soulignera jamais assez, par ailleurs, que le coût des opérations de débroussaillage constitue le frein principal au respect des obligations.

Certaines collectivités locales ont mis en œuvre des mécanismes d'aide et de subvention qui permettent de prendre en charge les opérations jusqu'à 30 p. 100 de leur coût. On doit aujourd'hui se demander s'il ne conviendrait pas de généraliser ce dispositif au niveau de l'Etat, en admettant, dans certaines limites, la déduction d'une partie des frais de débroussaillage - dans la même proportion de 30 p. 100, par exemple - du revenu imposable des propriétaires.

C'est une solution que le Gouvernement a adoptée par le passé dans d'autres domaines : économies d'énergie, grosses réparations sur les immeubles. Or le débroussaillage est une action au moins aussi utile pour la collectivité nationale.

Le maintien ou le retour des activités agricoles et du pâturage en forêt, moyen évident de prévention contre les incendies, a certes fait l'objet de dispositions dans la loi du 22 juillet 1987, mais, compte tenu de leur lourdeur et de leur inadaptation fréquente au contexte local, celles-ci n'ont pas, actuellement, de véritable champ d'application.

On en reste, en réalité, dans ce domaine, aux opérations pilotes - entreprises notamment par l'I.N.R.A. - ou à la réintroduction, à titre expérimental, des pratiques de pâturage, en application de l'article 19 du règlement 797/85 de la C.E.E., qui a instauré un régime d'aide aux agriculteurs volontaires qui maintiennent ou introduisent des pratiques agricoles favorables à l'environnement.

Le problème de l'habitat en forêt demeure mal résolu. J'avais souligné, en 1986, combien les avis sont partagés à son égard. Certains y voient un moyen d'assurer la protection des zones sensibles : la construction d'une maison met en place une voie d'accès et un point d'eau qui serviront, le cas échéant, à lutter contre l'incendie. D'autres soulignent qu'il immobilise tous les moyens de secours en cas d'incendie et laisse le champ libre à la propagation du feu en zone non habitée.

Pour les premiers, tout résidant supplémentaire en forêt est un surveillant et une aide éventuelle de plus ; pour les seconds, c'est un imprudent, ou même un pyromane potentiel.

Le Gouvernement s'est aujourd'hui engagé à modifier les règles d'urbanisme et de construction avant le 1^{er} mai 1991. On doit saluer cette décision, même s'il faut attendre d'en connaître les détails pour s'en féliciter.

Je voudrais insister sur le fait que tout se tient : le débroussaillage, les activités agricoles et pastorales, le problème de l'habitat en forêt. C'est en réalité toute une stratégie d'aménagement et d'occupation de l'espace forestier méditerranéen qu'il faut définir.

Les moyens de lutte ont été renforcés, mais la flotte aérienne de protection civile demande à être modernisée. J'ai noté avec satisfaction que son renouvellement devrait être examiné, d'après le communiqué du conseil des ministres du 24 octobre dernier, lors d'un prochain comité interministériel.

Les sanctions ont été accrues, mais sans doute doit-on les aggraver encore pour les rendre réellement dissuasives.

Des mesures devraient être prises, inversement, pour indemniser les victimes. Compte tenu de la faible valeur vénale des forêts méditerranéennes, leurs propriétaires sont peu enclins à les assurer et les primes octroyées seraient, en cas de sinistre - si les forêts étaient assurées - bien inférieures au coût du nettoyage et de la reconstitution.

En tout état de cause, le feu n'étant pas considéré comme un agent naturel, ses victimes ne peuvent être indemnisées sur la base des dispositions de la loi du 13 juillet 1982.

Il faudrait aussi qu'en cas d'accident, compte tenu des risques qu'ils encourent dans l'exercice d'une mission qui est une mission de service public, les sapeurs-pompiers bénévoles puissent bénéficier des avantages liés à la qualification d'accident du travail : absence de durée minimale d'activité, tiers payant, remboursement à 100 p. 100 des soins, exonération du forfait hospitalier. Il est parfaitement injuste et choquant qu'ils n'en bénéficient pas encore.

Par ailleurs, nous avons été plusieurs, en commission, à évoquer la solidarité entre départements dans la lutte contre l'incendie. Chaque année, les départements du nord et de l'est de la France apportent aux collectivités territoriales du pourtour méditerranéen le secours de leurs moyens humains et de leur matériel.

Ces départements supportent de plus en plus mal les difficultés qu'ils rencontrent pour obtenir le remboursement des frais consécutifs aux interventions et il n'est pas excessif de dire que la solidarité est aujourd'hui menacée.

J'ai une autre préoccupation. Chacun sait que les zones incendiées sont souvent livrées à la spéculation immobilière et que, partant, certains incendies peuvent être considérés comme suspects.

Il est vrai que la loi du 23 janvier 1990 a prévu que l'autorisation de défrichement peut être refusée lorsque le maintien de la destination forestière des sols est reconnu nécessaire et qu'elle a renforcé les sanctions en cas de défrichement illicite.

Il est vrai aussi que le Gouvernement a décidé, lors du conseil des ministres du 24 octobre dernier, d'apporter une vigilance particulière aux demandes de défrichement portant sur des terrains incendiés depuis moins de quinze ans.

Mais on peut se demander si, afin de déjouer les calculs de certains promoteurs, il n'y a pas lieu d'aller plus loin en interdisant purement et simplement les constructions dans les vingt-cinq ou trente ans qui suivent le sinistre, durée qui correspond au temps minimal - vraiment minimal - nécessaire pour reconstituer une forêt.

Il faut aussi - ce souci est lié au précédent - aider les collectivités locales à mettre en œuvre des plans de reboisement, en privilégiant les essences les plus résistantes au feu.

Il serait d'ailleurs souhaitable que la mission du conservatoire de la forêt méditerranéenne soit étendue au reboisement ; les actions de l'Office national des forêts ne s'adressent en effet qu'aux forêts publiques et le fonds forestier national qu'aux périmètres aptes à la production, peu nombreux sur le pourtour méditerranéen.

Enfin, l'idée de créer des agences de massifs, sur le modèle des agences de bassins, pour mettre en place une gestion à long terme des forêts - cette idée avait été avancée il y a quelques années - devrait être « réactivée ». Elle aurait, entre autres avantages, celui de clarifier les responsabilités.

Une telle initiative irait aussi dans le sens de la définition d'une véritable politique globale de la forêt, qui doit être entreprise pour l'aménager, pour l'entretenir et la protéger, pour la valoriser et l'exploiter.

C'est là, sans doute, une des conditions les plus importantes pour la préserver contre l'incendie, catastrophe qui, pour tout aussi ancienne que cyclique qu'elle soit, ne saurait être considérée comme une fatalité.

Je cite dans mon rapport écrit une page d'Haroun Tazieff, qui constate que, de tout temps, il y eut des incendies de forêt.

Mais le temps n'est plus où Napoléon s'adressait au préfet du Var dans les termes suivants : « J'apprends que des incendies se sont déclarés dans le département dont je vous ai confié l'administration. Je vous ordonne de faire fusiller sur les lieux de leurs forfaits les individus convaincus de les avoir allumés. Au surplus, s'ils se renouvelaient, je veillerais à vous donner un remplaçant. » (*Rires.*)

M. Jacques Oudin. Voilà une poigne !

Mme Danielle Bidard-Reydet. Quelle autorité !

M. Xavier de Villepin. C'est une autorité qui manque aujourd'hui ! (*Sourires.*)

M. Hubert Martin, rapporteur pour avis. Il n'en est pas moins vrai qu'il est de notre devoir, par les moyens les plus appropriés, de limiter des dégâts qui contribuent à déparer une des plus belles régions de notre pays. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

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 : 18 minutes ;

Groupe de l'union centriste : 17 minutes ;

Groupe socialiste : 33 minutes ;

Groupe du rassemblement démocratique et européen : 16 minutes ;

Groupe communiste : 15 minutes.

La parole est à M. de Villepin.

M. Xavier de Villepin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je commencerai mon propos en évoquant le sixième rapport annuel du Parlement européen sur le contrôle d'application du droit communautaire du 30 décembre 1989, qui relève que de nombreux retards et d'importantes lacunes ont été constatés dans l'application de ce droit par les Etats membres dans le domaine de l'environnement.

En effet, la Commission européenne de l'environnement a relevé contre les Etats membres 362 infractions, qui vont de la non-communication à la Commission de la législation nationale transposant une directive communautaire dans le droit national à la mauvaise application de cette législation, en passant par l'irrespect partiel des exigences établies par le droit communautaire.

La mauvaise application du droit communautaire, qui est l'infraction la plus grave, apparaît aussi la plus fréquente. Il est vrai que la France, à cet égard, n'est pas le plus mauvais élève.

Dans le secteur des déchets, un nombre important d'Etats membres ont retardé la transposition des directives communautaires.

En ce qui concerne l'application incomplète des directives, c'est la législation de la chasse qui est à mentionner en premier lieu ; en effet, dans de nombreux Etats membres, elle n'est pas conforme aux dispositions de la directive sur la protection des oiseaux sauvages. J'espère qu'elle l'est pour les ours, monsieur le ministre, car vous savez que j'y attache la plus grande importance ! (*Rires.*)

Mme Danielle Bidard-Reydet. Vous êtes devenu un grand spécialiste !

M. Xavier de Villepin. Taisez-vous, mauvaise élève ! (*Rires.*)

La mauvaise application des dispositions communautaires concerne tous les secteurs de l'environnement : eau, air, déchets, substances et installations chimiques, nature et bruits.

Les Etats membres accusent tous un retard considérable dans la publication et la transmission des programmes d'élimination des déchets toxiques et dangereux ainsi que dans

l'application effective de la directive sur les eaux de baignade. Beaucoup d'Etats membres éprouvent des problèmes sérieux à respecter les teneurs maximales en nitrates et en pesticides prescrites dans la directive sur les eaux potables.

L'application effective des autres directives concernant le secteur de l'eau est également loin d'être satisfaisante, notamment pour les eaux superficielles, les eaux souterraines et les eaux piscicoles.

Monsieur le ministre, vous le savez, la France serait au quatrième rang des pays les moins respectueux de l'environnement, avec douze cas de conformité partielle, vingt-huit cas de mauvaise application et un cas de non-communication, qui ont entraîné vingt-huit lettres de mise en demeure, six avis motivés et sept saisines de la Cour.

Au total, la France a commis quarante et une infractions, c'est-à-dire beaucoup plus que les pays voisins comparables, puisque l'Allemagne en a commis vingt-neuf et la Grande-Bretagne trente et une.

Nous savons que les différends qui concernent la France sont essentiellement de nature juridique et sur le point d'être réglés, ou portent sur des domaines pour lesquels l'ensemble des Etats membres éprouvent les mêmes difficultés d'application.

C'est la raison pour laquelle une meilleure application du droit communautaire ne peut passer que par le développement de l'information sur l'état de l'environnement dans les différents Etats membres.

Monsieur le ministre, une concertation préalable plus approfondie entre la Commission et les Etats membres, parfois même les régions ou les collectivités territoriales, sur les modalités d'application de la réglementation n'est-elle pas particulièrement souhaitable ?

Enfin, n'existe-t-il pas des risques de rejet de l'Europe qui pourrait faire naître une réglementation trop détaillée, ne prenant pas assez en compte la différence culturelle de chaque pays ou de chaque région ?

Je pense notamment aux problèmes de la chasse. Raymond Aron disait avec perspicacité : « L'économie unit, la culture divise ». Pour cette raison, nous sommes favorables au principe de subsidiarité ne laissant à Bruxelles et à Strasbourg que les mesures strictement indispensables à une véritable construction de l'Europe.

En second lieu, je me permettrai d'évoquer l'excellente proposition de loi qu'un certain nombre de mes collègues de la majorité sénatoriale ont déposée sur le bureau du Sénat au mois d'avril dernier et qui tend à développer l'utilisation des plastiques biodégradables.

Cette proposition nous semble particulièrement importante, car la mise progressive sur le marché de plastiques réellement biodégradables est d'un intérêt national.

La proposition de loi énonce que, sous réserve des impératifs de santé publique, un décret en Conseil d'Etat établit une liste des produits devant respecter des normes de biodégradabilité, après avis du conseil supérieur d'hygiène publique.

Elle énonce, en outre, que les sacs poubelles et les films plastiques vendus ou distribués dans des points de vente ouverts au public devront respecter des normes de biodégradabilité à compter du 31 décembre 1991 et que les produits mis sur le marché ne respectant pas les normes de biodégradabilité seront passibles d'une taxe parafiscale, le produit de cette taxe étant affecté à un fonds de promotion de la recherche sur les matières plastiques biodégradables.

On pourrait aussi avoir recours aux sacs de papier si la biodégradabilité n'était pas parfaite.

Par le dispositif qu'elle tend à mettre en place, cette proposition de loi vise surtout à alimenter un fonds de recherche permettant aux entreprises françaises, dans le cadre du jeu communautaire, de conforter leur position dans la compétition mondiale.

Monsieur le ministre, je souhaite vivement, avec mes collègues, que vous puissiez faire inscrire ce texte à l'ordre du jour des travaux du Parlement de la prochaine session parlementaire de printemps.

Je veux, ensuite, évoquer le problème de la lutte contre la pollution agricole.

Cette pollution est essentiellement due aux matières azotées et aux produits phytosanitaires. Dans ce domaine, comme en matière de pollution en général, il est plus

rationnel de chercher à prévenir qu'à guérir. Les techniques de dénitrification par voies physico-chimiques ou par voies biologiques existent, mais elles restent onéreuses. Si, dans certains cas de nappes souterraines déjà sensiblement polluées, ces techniques sont nécessaires, la priorité doit rester à la réduction des pollutions.

La réflexion que vous avez menée, monsieur le ministre, avec M. le ministre de l'agriculture, au sein du comité d'orientation pour la réduction de la pollution de l'eau par les nitrates, commence, certes, à porter quelques fruits, mais les efforts menés dans ce domaine doivent être sensiblement renforcés.

Vous le savez, monsieur le ministre, il s'agit pour une part importante d'une question de sensibilisation, d'information et de formation des agriculteurs et des éleveurs. De façon générale, les problèmes de la pollution diffuse rendent nécessaires une relance de l'agronomie, une meilleure coordination de la recherche et un accroissement des conseils aux agriculteurs et aux éleveurs. Ainsi la lutte contre les pollutions agricoles sera efficace. La participation active de tous les acteurs concernés, notamment les collectivités territoriales, est nécessaire.

Enfin, il est clair que des mesures d'incitation financière doivent être mises en place. Il serait cependant tout à fait inopportun de faire reposer sur les seuls agriculteurs, par le biais d'une « taxe nitrate », par exemple, la responsabilité financière des pollutions. Pour les nitrates, les industriels et les collectivités locales ont, en effet, une part de responsabilité, même si elle est minoritaire. Par ailleurs, tous les participants à la filière agricole, et pas seulement les producteurs, doivent être concernés : industriels et importateurs fournissant des engrais ou des produits phytosanitaires, industries agro-alimentaires, etc.

Enfin, il convient de renforcer la lutte contre les pollutions accidentelles, ce qui suppose à la fois que l'on renforce les mesures préventives et que l'on améliore les dispositifs d'intervention.

S'agissant des mesures préventives, il convient, en particulier, de rendre plus fiables les outils d'épuration, de développer les investissements de sécurité sur les sites potentiellement dangereux, de mieux former dans ces domaines les personnels de production et de maintenance et d'améliorer encore la réglementation du transport des matières dangereuses.

En ce qui concerne les dispositifs et les interventions, il serait souhaitable de renforcer les moyens des services départementaux d'incendie et de secours, qui dépendent du ministère de l'intérieur pour la seule prévention, et d'améliorer, au niveau européen, la concertation et la coordination, en créant, par exemple, un centre européen de lutte contre la pollution des eaux.

Je veux terminer mon propos en évoquant un quatrième problème, celui des décharges sauvages d'ordures ménagères, qui sont tout bonnement scandaleuses et qui, me semble-t-il, ne font l'objet d'aucune sanction.

On voit souvent des décharges communales au bord des routes touristiques, livrées au yeux étonnés des touristes étrangers. Ne peut-on réglementer une telle pratique ?

En ce qui concerne la gestion du service d'élimination des déchets, le service de collecte et de traitement des ordures ménagères peut être le plus souvent géré par un syndicat de communes ou un district. Certains choix fondamentaux relatifs à la collecte - horaires, fréquence, récipients - demeurent de la compétence du maire.

Une véritable politique volontariste d'éducation sanitaire doit être entreprise pour informer et sensibiliser non seulement les maires mais également les citoyens, afin que les déchets et ordures ménagères ne soient plus jetés « bêtement » en vrac dans les poubelles, mais triés dans des poubelles appropriées en vue de récupérer certains déchets pour les transformer.

Cette initiative est encore beaucoup trop timide ; il est réellement temps d'éduquer la population tout entière, citoyens et collectivités locales, par une campagne d'information sans relâche. A cet égard, l'idée de trois ou quatre poubelles à la maison doit, selon nous, passer dans la pratique.

En conclusion, je dirai qu'il est temps de faire entrer la politique de l'environnement dans une phase nouvelle, qu'il est temps de renforcer l'intégration de la dimension environnement dans les politiques économique, industrielle, agricole

et sociale, qu'il est temps de concilier développement économique et social et protection du patrimoine naturel, compétitivité industrielle et sécurité des populations et des installations.

La compétitivité de l'industrie française en Europe et dans le monde dépend aussi de l'aptitude à offrir des biens et des services respectant l'environnement. Inspirons-nous de nos concurrents allemands.

Les petites et moyennes entreprises, qui sont souvent en retard en matière d'environnement, ont une contribution importante à apporter à l'amélioration du cadre de la vie. La conquête et le développement de nouveaux marchés passent par la mobilisation de technologies d'avenir respectant des normes strictes pour la protection de l'environnement et économiquement rationnelles dans la perspective du grand marché de 1993.

La France doit contribuer à la suppression des atteintes à l'environnement qui affectent notre planète, comme la pollution des ressources en eau, la déforestation, les déchets toxiques, le réchauffement de l'atmosphère, la destruction de la couche d'ozone.

Ce dernier point me tient particulièrement à cœur puisque, vous le savez, monsieur le ministre, j'étais rapporteur, lors de la précédente session, du projet de loi autorisant l'approbation du protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

Force est de constater une augmentation sensible des crédits du ministère de l'environnement, qui confirme l'évolution enregistrée l'année dernière à la demande du Parlement. En outre, le ministère a présenté un plan d'objectifs et d'actions pour les dix ans à venir, ce qui prouve, enfin, la prise de conscience par le Gouvernement de l'importance des problèmes d'environnement.

Monsieur le ministre, je vous remercie de bien vouloir nous confirmer que les crédits affectés au budget de l'environnement pour 1991 ne subiront pas, en cours d'exercice, des annulations toujours à craindre. Mon groupe souhaite qu'ils soient, au contraire, augmentés.

A quand la création d'un grand ministère de l'environnement ou d'un grand ministère du paysage et des ressources naturelles ? Le jour où s'ouvrent les négociations du GATT, nous espérons que le Gouvernement saura défendre l'agriculture, les paysans et notre espace rural.

Pour l'heure, le groupe de l'union centriste souhaiterait une politique plus dynamique et plus volontariste pour l'environnement. S'agissant du plan national pour l'environnement, il attend de vous une volonté d'action qui prouvera que ce grand dessein n'est pas un leurre. Il votera les crédits de votre ministère pour 1991 pour marquer son encouragement et son soutien aux nouvelles initiatives que vous avez prises pour 1991. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste.*)

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

M. Franck Sérusclat. Monsieur le ministre, c'est à grands traits que je vous ferai part des réflexions que m'inspirent la lecture de votre projet de budget et vos propos à la tribune.

Votre projet de budget est en augmentation, mais, vous l'avez dit, celle-ci résulte pour partie de transferts de personnels et de salaires. Il n'empêche, l'augmentation de 9 p. 100 de vos crédits d'intervention devrait vous permettre d'envisager des actions à plus grande échelle et d'une autre nature afin de prendre ce grand tournant planétaire de l'écologie, ainsi que vous l'avez récemment souligné.

Une des actions les plus importantes est certainement l'amplification de la recherche. Nous en avons besoin, nous sommes en retard et nous avons des questionnements inquiets auxquels il faut pouvoir répondre.

Des informations de nature étonnante nous parviennent. Tout à l'heure, j'ai pris connaissance des travaux de Mme Rebeyrol sur l'évolution passée et future des déserts ; nous y trouvons des explications et nous pouvons y puiser des inspirations. En effet, de 7 000 ans à 4 300 ans avant Jésus-Christ, le Sahara était une zone humide, lacustre, avec des animaux et une végétation.

Il est important de noter qu'il a fallu deux millénaires pour que les transformations climatiques naturelles aboutissent au Sahara tel que nous le connaissons. Or, aujourd'hui, on a le

sentiment que les modifications climatiques d'origine humaine ne demanderaient que quelques décennies pour transformer la nature. Mais dans quel sens ? Je ne le sais pas.

Cette augmentation de vos crédits d'intervention devrait donc vous permettre de modifier la nature et la dimension des recherches en matière d'environnement. J'en veux pour preuve vos initiatives nouvelles, avec l'Institut national de l'environnement industriel et des risques, l'Ineiris. Certes, cet institut se consacre en priorité à l'environnement industriel, mais vous étendez sa mission à l'évaluation et à la mesure des risques industriels certains en matière d'environnement général. C'est une approche très intéressante dans le domaine de la gestion des risques, notamment d'origine industrielle, qui, jusqu'à présent, avait été confiée pour l'essentiel à la direction régionale de l'industrie et de la recherche, la D.R.I.R.

Je souhaiterais donc savoir si l'Ineiris se verra confier une mission quelque peu différente, avec une approche beaucoup plus objective des données, et avec peut-être l'introduction d'un élément comme la probabilité des scénarios qui peuvent être à l'origine, en principe, d'accidents particulièrement graves.

En effet, aujourd'hui, il est important, comme le précise d'ailleurs la circulaire « Seveso », et comme semble pouvoir le faire l'Ineiris, que l'appréciation des causes d'accidents soit d'une objectivité certaine pour que, ensuite, la mesure des probabilités de leur survenue soit précise.

J'insiste sur cet aspect pour que l'Ineiris soit crédible. Compte tenu de sa sincérité, de son honnêteté et de sa capacité d'analyse, il ne faudra pas que cet institut se trouve dans la situation que je connais - je suis en effet chargé d'un rapport à ce sujet pour l'office parlementaire - des organismes qui ont des missions en matière de sécurité nucléaire.

En effet, les relations sont si étroites entre le Gouvernement, ceux qui sont chargés des analyses, les producteurs, les concepteurs et les constructeurs d'installations nucléaires que l'on suspecte les informations qu'ils produisent. Pourtant, au fond, il n'y a vraiment aucune raison de ne pas être tranquille quant à l'objectivité des réponses et aux méthodes d'études de ces organismes.

Il serait donc dommage que l'Ineiris n'ait pas, d'entrée de jeu, une réelle autonomie vis-à-vis de tous ceux auxquels il devra apporter une réponse.

Mais au-delà des risques industriels, dans bien d'autres domaines, nous avons des inquiétudes et nous devons être vigilants. C'est le cas de l'introduction des biotechnologies dans la vie ordinaire. Certaines pourraient se révéler particulièrement utiles, notamment dans le domaine de la dépollution chimique, en particulier en matière de traitement des ordures ménagères, par exemple pour essayer d'obtenir du méthane, dont l'utilisation éviterait l'effet de serre.

Certes, les techniques pour obtenir du méthane à partir des ordures ménagères ne semblent pas si faciles à mettre en œuvre, mais cela doit être possible et, dans ce domaine, vous avez sûrement la possibilité d'agir.

Vous êtes au nombre des douze ministres qui ont donné l'autorisation de procéder à des expérimentations en plein champ, à partir de bactéries transformées ou de plantes traitées. Mais la biotechnologie présente des risques, non seulement de sélection des espèces - nous perdrons les chances que nous donnent d'autres espèces - mais aussi de diffusion mal maîtrisée et d'incidents qui pourraient avoir de graves incidences sur les écosystèmes.

Vous connaissez sans doute les expérimentations que l'on tente actuellement avec le silure, ce poisson-chat, que l'on appelle aussi « poisson poubelle » ; au moyen d'hormones de croissance, on essaie d'en produire des quantités importantes, de le rendre résistant au froid, pour ensuite le mettre dans des sandwiches qu'on appelle, me semble-t-il, des « fish-burgers ».

Quelles seront, à terme, les incidences de ces manipulations ? Il est aussi de votre domaine, me semble-t-il, de vous en préoccuper ?

Vous devez également accomplir un important effort de formation et d'éducation.

Il y a déjà des « écoconseillers ». Mais il semble que, pour le moment, ils n'ont comme base de formation que des enseignements pharmaceutiques. Certes, je ne critiquerai pas une telle formation (*Sourires*), mais elle est un peu limitée eu égard aux missions des écoconseillers.

Un inventaire ferait ressortir 250 qualifications allant du C.A.P. au B.T.S., en passant par les brevets professionnels, dans les domaines notamment de l'air et de l'eau. Mais d'autres sont à explorer.

C'est la raison pour laquelle je vous ai suggéré récemment la création, au sein d'un institut universitaire de technologie, d'un département de génie de l'environnement avec une formation « bac + deux ». Il faut y réfléchir et élaborer avec tous les partenaires possibles le contenu des études en s'assurant qu'elles débouchent sur un emploi.

De même, cela a été dit, la formation et l'éducation dès l'école sont nécessaires pour trouver le geste utile, savoir pourquoi le faire, en sorte d'aboutir peu à peu à un comportement normal et naturel dans la société au quotidien.

Il faut également enseigner le bon usage des moyens de transport. Vous seriez étonné que je ne fasse pas une brève allusion à l'automobile et au vélo en reprenant une réflexion de M. le ministre des transports, Michel Delebarre : « Le mode de transport est un mode de vie en société. »

Nos démarches en ce domaine témoignent de notre volonté d'aller vers une société au sein de laquelle on éliminerait le plus possible les polluants. Mais, là aussi, vous avez déjà amorcé une réflexion.

Je terminerai en disant que vous avez devant vous de très nombreux projets, beaucoup de perspectives et, par conséquent, des chances extraordinaires. Monsieur le ministre, nous appuierons ces chances, nous les accompagnerons et, déjà, le groupe socialiste votera votre projet de budget. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. le président. La parole est à Mme Bidard-Reydet.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la transformation du secrétariat d'Etat à l'environnement en ministère répond au vœu que nous avons formulé. C'est donc un pas positif que nous apprécions.

Cependant, ce ministère doit maintenant devenir majeur en obtenant la maîtrise des secteurs relevant de son domaine et, aujourd'hui encore, disséminés dans les ministères de l'agriculture, de l'équipement et de la recherche.

Les problèmes de l'environnement prennent en effet de plus en plus d'importance dans l'évolution des sociétés. A notre époque, les risques écologiques n'ont jamais été aussi grands. Mais, heureusement, des possibilités existent pour les prévenir.

La défense de l'environnement, la valorisation de la nature exigent de faire des choix politiques et de se donner les moyens de les mettre en œuvre. Ces choix concernent les moyens de satisfaire toujours mieux les besoins des hommes en accord avec la protection de notre planète, l'économie des ressources naturelles et, en évitant, bien sûr, le gaspillage.

Il s'agit aussi de définir des actions pour corriger et réparer les conséquences néfastes pour l'homme et la nature lorsqu'elles se produisent.

Ces grands problèmes ont été étudiés dans les excellents travaux de nos différents rapporteurs, et permettez moi de féliciter peut-être un peu plus particulièrement mon ami Robert Vizet.

Votre projet de budget, monsieur le ministre, correspond-il à l'ensemble de ces exigences ?

Les crédits de votre ministère passent de 826 millions de francs à 1 200 millions de francs, soit une augmentation de 43 p. 100. Cette augmentation pourrait être une progression très intéressante, mais, en réalité, l'augmentation des moyens n'est que de 9 p. 100, la différence résultant de transferts d'autres ministères.

Même avec ces moyens, votre budget demeure une structure bien modeste, eu égard aux dépenses totales du budget de l'Etat, puisqu'il ne représente que 0,1 p. 100 de celui-ci pour 1991. Ce chiffre montre bien les limites de vos capacités d'intervention puisqu'on reste au niveau de 1980.

L'effort global pour l'environnement en France se monte actuellement, selon des chiffres cités à l'Assemblée nationale, à 1,3 p. 100 du P.I.B. L'objectif retenu par le plan national pour l'environnement, que le Sénat n'a pas encore discuté, comme cela a été plusieurs fois rappelé, est d'atteindre 1,9 p. 100 du P.I.B. en l'an 2000. Pour la première année de mise en œuvre de ce plan, l'effort reste plus que modeste, et on ne peut pas dire que l'environnement soit devenu une priorité comme cela est affiché dans les intentions.

Je formulerai maintenant quelques remarques, monsieur le ministre, et tout d'abord sur la construction de barrage.

Votre projet de budget ne prévoit pas de crédits supplémentaires. Nous regrettons la pause, sinon l'abandon, du projet de barrages et de digues sur la Loire. Ce fleuve couvre un bassin qui s'étend sur 115 000 kilomètres carrés, et sur vingt départements. Il concerne près de huit millions d'habitants. Les crues à diverses périodes, la sécheresse à d'autres moments, comme cette année, ont conduit de nombreux élus et une grande partie de la population à soutenir un projet d'aménagement de ce cours d'eau. Les installations envisagées permettraient la régulation de son débit, la formation d'importantes retenues pour faire face aux besoins en eau de la population, de l'agriculture et de l'ensemble du bassin. Les parlementaires communistes ont d'ailleurs déposé un projet de loi en 1979 à ce sujet.

Une association de communes s'est constituée et un protocole d'accord a été signé en février 1986 entre l'Etat, l'agence de bassin et cette association. Il prévoit la construction de quatre barrages.

Vous-même, monsieur le ministre, aviez admis le sérieux des études d'impact de ces ouvrages et une nouvelle étude effectuée par M. Chapon, ingénieur des Ponts et chaussées, a confirmé tout l'intérêt de ces réaménagements. Or, aujourd'hui, l'Etat « manœuvre en recul ». Je vous demande donc ce que vous comptez faire pour prendre en considération les volontés clairement exprimées sur ce site, en particulier par les élus.

Vous parlez, le Gouvernement parle de concertation, mais, dans la réalité, permettez-moi de vous dire qu'il en va quelque peu différemment. Certes, vous avez entendu les critiques de certains qui, au nom de « l'écologie », s'opposent à cet aménagement. Monsieur le ministre, l'écologie ne vous sert-elle pas d'alibi pour remettre en cause l'engagement de l'Etat ? A l'inverse, une véritable concertation aurait, sans aucun doute, permis une vraie protection de l'environnement dans cette région.

Je ferai la même remarque à propos du projet concernant l'autoroute A 16 qui, s'il devait aboutir, défigurerait le parc paysager départemental de La Courneuve. Les élus se prononcent contre ce projet, la population aussi. Jusqu'à ce jour, le Gouvernement n'a pas encore abandonné son idée, alors que ce projet causerait également des nuisances à de nombreux habitants des communes riveraines. Cette autoroute soulève une opposition particulièrement vive en Seine-Saint-Denis, dans le Val-d'Oise et dans l'Oise. Pourquoi ne pas prendre en compte les propositions formulées par l'ensemble des élus et des associations, tendant à la mise à deux fois deux voies de la R.N. 1 et de la déviation de la R.N. 370 ?

Autre souci : le bruit. Aucun crédit n'apparaît dans le budget pour la lutte contre le bruit, qui est pourtant devenue, selon les sondages, l'une des nuisances le plus mal supportées par l'ensemble de la population. C'est le cas dans les agglomérations, particulièrement, bien sûr, en région parisienne, mais aussi à proximité des aéroports, des autoroutes, des voies de contournement.

Les agressions auditives ont des conséquences sur le sommeil, la santé, l'équilibre des personnes. Il est donc nécessaire d'intervenir rapidement. Des mesures sont indispensables pour combattre l'émission de bruits dès la conception de projets d'équipement, de construction de bâtiments, d'élaboration de voies de circulation. Ne faudrait-il pas accroître l'effort de recherche dans le domaine du bruit des moteurs et des pots d'échappement ?

La lutte contre le bruit fait partie des missions de l'agence pour l'environnement et la maîtrise de l'énergie, dont débat actuellement le Parlement. Mais pourra-t-elle remplir cette mission ? Avec quels moyens ? Nous avons des inquiétudes à ce sujet, et un certain nombre d'intervenants y ont fait allusion.

Une autre grande préoccupation concerne les transports. Il s'agit, d'une part, de la consommation d'énergie et, d'autre part, des projets de construction de milliers de kilomètres d'autoroutes, qui, s'ils étaient maintenus, mutileraient gravement la nature, aggraveraient encore le cloisonnement de l'espace et perturberaient l'équilibre écologique. Nous estimons que l'équipement autoroutier de la France est suffisant maintenant, à l'exception de quelques tronçons qui restent encore à réaliser.

Selon les études du Centre de recherche pour l'étude et l'observation du cadre de vie, le Credoc, et de l'Observatoire économique et statistique des transports, la circulation devrait augmenter, d'ici à l'année 2010, de 50 p. 100 sur les routes et de 100 p. 100 sur les autoroutes. Faut-il accepter les orientations qui débouchent sur de telles conséquences ? Nous ne le pensons pas. Les pollutions, les dangers, les inconvénients de cet accroissement considérable de la circulation sont trop importants. A l'inverse, réduire les transports routiers, c'est aussi agir efficacement dans l'esprit de la lutte contre les rejets atmosphériques, qui contribuent à l'effet de serre.

Par ailleurs, les transports ont, pour la première fois en 1989, consommé davantage que l'ensemble de l'industrie. Chaque année, les besoins en énergie des transports augmentent de 6 p. 100 en moyenne.

Ces réalités devraient conduire le Gouvernement à agir concrètement pour développer d'autres modes de transport, fluviaux notamment - je pense que, de ce point de vue, peu d'efforts sont faits - et, surtout, ferroviaires. Or, en dépit des déclarations d'intention du Gouvernement en ce sens, les transports ferroviaires n'ont pas augmenté en 1990. Les études que j'ai citées tout à l'heure indiquent que la même logique prévaut toujours dans l'organisation des transports.

Vous annoncez, monsieur le ministre, la création de cent dix emplois, dont vingt-cinq de directeur régional et quatre-vingt-cinq au titre des installations classées. J'aimerais savoir s'il s'agit de créations nettes, c'est-à-dire de moyens supplémentaires qui n'existeraient pas dans un autre chapitre.

Nous aurions souhaité davantage de crédits en faveur du fonds d'intervention pour la qualité de la vie, qui connaît cette année une diminution de ses dotations difficilement compréhensible. C'est, en effet, sur ces crédits qu'est prévue l'aide aux associations, et vous savez combien celles-ci jouent un rôle actif pour contribuer à la prise de conscience nécessaire afin de développer le respect, par tous, de l'environnement.

Si nous apprécions la création de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques, ainsi que les avancées en ce qui concerne la recherche sur l'environnement, les crédits - nous le constatons - sont loin de répondre à ce qui est nécessaire pour la France et loin des investissements qui sont réalisés dans d'autres pays, comme les Etats-Unis et l'Allemagne.

Une autre de nos grandes inquiétudes concerne la gestion des différents déchets ; ce problème a été déjà évoqué. Sans pouvoir développer ce thème aussi longuement que je le souhaiterais, je veux attirer votre attention sur le besoin d'une information beaucoup plus grande, beaucoup plus rigoureuse et sans zone d'ombre afin de préserver la sécurité des populations face au dépôt de déchets toxiques, notamment, mais pas exclusivement, de déchets nucléaires.

Enfin, je voudrais me faire l'écho de la préoccupation d'un de mes collègues, le sénateur-maire de Pointe-à-Pitre, M. Henri Bangou, ici présent. Il souhaiterait, en effet, obtenir une réponse quant à l'acquisition d'une petite île au large de sa commune, qui devait être mise à la disposition de la population pour ses loisirs, dans le cadre de la protection de l'environnement. Qu'en est-il de votre décision, monsieur le ministre ? Pouvez-vous me répondre ? Aujourd'hui, personne ne comprendrait que l'intérêt général soit sacrifié au profit d'un projet d'un intérêt strictement privé.

Votre budget, même s'il est en progression, ne correspond pas aux besoins de l'environnement à l'aube de ce troisième millénaire. Il ne permettra même pas de répondre aux ambitions officiellement affichées. Nous sommes donc conduits à voter contre. *(Applaudissements sur les travées communistes.)*

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

M. Jacques Bimbenet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'avènement de l'industrialisation et son développement, l'extension des zones urbaines

au détriment du monde rural ont mis en exergue, voilà quelques années, le déséquilibre entamé. Une prise de conscience plus récente a suscité, dans le monde entier et à l'échelon de chaque Etat, une réaction de protection et d'anticipation, au niveau de la prévention, pour éviter une rupture qui menaçait. En effet, la croissance exponentielle de déstructuration du milieu allait poser le problème de sa survie à l'humanité.

La transformation du plan des Nations unies pour l'environnement, le P.N.U.E., et la promotion de votre département, monsieur le ministre, montrent qu'il existe une convergence internationale et nationale dans la volonté de constituer et de protéger des réserves naturelles et des zones spécifiques - je pense à l'Antarctique, par exemple - de développer des programmes scientifiques, de respecter les normes relatives à la protection de l'air, de l'eau et au bruit, de traiter les déchets, de renforcer la sécurité industrielle.

Toutefois, monsieur le ministre, on peut regretter que cette élévation ne se soit pas accompagnée d'un regroupement de compétences qui aurait clarifié la lecture de votre budget. En effet, pas moins de quatorze ministères interviennent par transferts, par le biais de leurs services, dans l'ensemble des dotations qui vous sont affectées, soit en dépenses ordinaires, soit en crédits de paiement. Jusqu'à présent, c'étaient vos collègues de l'équipement et de l'industrie qui inscrivaient ces lignes dans leur budget. Ainsi, ce sont 296,6 millions de francs qui transitent. Ce jeu d'écriture ramène la croissance du budget de l'environnement à 8,8 p. 100 ; elle est, certes, honorable, mais est différente des 43,50 p. 100 annoncés, transferts inclus.

Pourrais-je émettre un second regret, déjà énoncé par mes excellents collègues ? Comme nombre d'entre nous, j'aurais souhaité que le plan national pour l'environnement, dont l'Assemblée nationale a débattu le 9 octobre dernier, fût présenté ici. Ce plan d'action à long terme vise à définir les grandes orientations de la politique française de l'environnement à l'horizon de cette fin de siècle. Les collectivités locales sont partie prenante ; je pense et j'espère que, par l'institution d'une taxe sur la valeur écologique, elles verront leurs compétences élargies et leurs moyens financiers renforcés, et qu'elles seront donc impliquées plus largement dans cette action générale. La réflexion du Sénat, par la représentation qui est la sienne, n'aurait pu qu'enrichir l'échange mené.

L'initiative de regroupement de trois organismes jusqu'alors distincts - l'Agence nationale pour la récupération et l'élimination des déchets, l'Agence pour la qualité de l'air et l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie - répond à une cohérence d'action qui devrait être génératrice d'une plus grande efficacité. Du moins est-ce ainsi que nous l'avons perçu, quand ce projet est venu devant la Haute Assemblée.

La fusion, par voie législative, place cette nouvelle entité sous la tutelle conjointe de votre département, monsieur le ministre, et de votre collègue de l'industrie. Pouvait-il en être autrement ? Je ne le pense pas, mais puisse ce bicéphalisme ne pas être préjudiciable à l'efficacité que j'évoquais voilà un instant.

Par ailleurs, la création de vingt-cinq postes de directeurs régionaux de l'environnement, consécutive à la réorganisation des agences, devrait s'accompagner de mesures de déconcentration, les acteurs locaux devant être encore plus impliqués dans ce qui conditionne la vie quotidienne qu'ils gèrent et impulsent.

Je souhaiterais, à cet égard, traiter d'un sujet de préoccupation qui concerne la commune où j'ai l'honneur d'assumer la première charge, et que l'on retrouve dans d'innombrables autres communes.

Dans ma commune donc - elle est située dans le département de Loir-et-Cher - il existe de nombreuses carrières de falun, exploitées dans le passé ou en exploitation.

Malgré une organisation parfaite, depuis plus de quinze ans, du ramassage et du traitement des ordures ménagères, regroupant quatre cantons et une soixantaine de communes dans un syndicat intercommunal, ces carrières ont servi et servent de décharges sauvages, totalement incontrôlées, ce qui détériore le site et ce qui est dangereux.

Deux projets de création de décharges contrôlées, autrement dit de « centres d'enfouissement technique de déchets de deuxième catégorie » ont été déposés dans ma mairie, à six mois d'intervalle. Ces dossiers respectaient tout à fait la législation et la réglementation en vigueur.

Cependant, la population, sensibilisée par des événements du type Montchanin, événements abondamment rapportés par les médias, s'est laissée séduire par un comité de défense, dont les membres, en faisant du porte à porte, ont recueilli plus de 1 300 signatures, la commune comptant 3 000 habitants.

Je suis donc pratiquement conduit à refuser la création de ces centres d'enfouissement technique, alors que ceux-ci, respectant la loi, semblent donner toutes les garanties requises et permettraient de faire disparaître la pollution dans le secteur donné.

Je connais parfaitement les moyens légaux dont disposent les maires pour faire cesser les pollutions dues à ces décharges sauvages, mais ces moyens sont quasiment impossibles à faire appliquer, et le refus par la population de la création de ces centres d'enfouissement technique réglementaires ne facilite rien.

Il conviendrait donc, je crois, de se diriger au plus tôt vers la réalisation effective de schémas départementaux de traitement des déchets afin que soient définis une fois pour toutes les moyens d'élimination de ces déchets.

Au-delà de ce cas particulier, et pour en revenir, d'une façon plus générale, à la protection des sites naturels, il conviendrait d'adopter une démarche qui inscrirait ce droit d'une manière solennelle, de renforcer la responsabilité des pollueurs et de généraliser le principe « pollueur-payeur ».

Face à ces dégradations, dont l'étendue confine parfois à la désolation, il faut intensifier et conjuguer l'éducation et la répression. En un mot, bien qu'il ne soit plus très à la mode, il faut réinsuffler l'esprit civique. Le devenir d'une communauté résulte de l'interaction des individus qui la composent. Si chacun ne s'y sent pas impliqué, des dérapages sont à prévoir. J'ai d'ailleurs apprécié l'évolution positive des crédits affectés à la prévention de la pollution.

Toutefois, il faut noter que cette progression ne permettra pas de faire face à toutes les exigences, notamment à celles qu'impose la qualité des eaux.

L'entretien et l'aménagement des cours d'eau relevant de la compétence de votre ministère et la surveillance de la qualité des eaux considérée comme une priorité autoriseront l'extension de la surveillance aux substances toxiques et aux risques d'eutrophisation, l'accélération de l'accès aux résultats des mesures et la mise en place progressive d'un contrôle des plans d'eau. Malheureusement, cela ne sera pas suffisant pour répondre aux besoins des services techniques, lesquels pourront difficilement procéder à un diagnostic complet de tous les milieux et de tous les types de pollutions.

En fait, pour atteindre cet objectif, il faudrait tripler les moyens accordés au réseau national d'observation des eaux.

J'appelle de mes vœux un renforcement des crédits relatifs à la lutte contre les pollutions, et plus particulièrement contre les pollutions atmosphériques, aux nuisances, aux risques industriels et à l'inspection des installations classées. En effet, la directive communautaire dite « Seveso » a stigmatisé des lacunes dans la connaissance de produits extrêmement toxiques et des incidents générés par leur emploi. Ces carences réclament d'urgentes et importantes investigations. Parallèlement, il faudra satisfaire à nos engagements internationaux concernant des substances chimiques introduites sur le marché européen avant 1981, lesquelles doivent être inventoriées et évaluées.

Dans l'enveloppe réservée à la protection de la nature, on note une progression de près de 10 p. 100 des crédits. Les grands bénéficiaires de cet accroissement sont les parcs nationaux. L'analyse fait ressortir la possibilité, d'une part, d'une certaine remise à niveau des équipements - leur qualité ne doit pas souffrir de compromis - et, d'autre part, d'une revalorisation de la dotation des matériels, d'un recrutement de personnel temporaire et du lancement d'actions de formation.

Comme tout à l'heure, je déplore l'existence chaotique du Conservatoire du littoral. Il est malmené depuis quelques années malgré la bouffée d'oxygène qui lui a été donnée en 1990. Des attitudes surannées, en matière de paiement des droits de succession et du droit de réserve exercé par la marine nationale, laissent le champ libre à des pratiques immobilières qui entraînent une surchauffe du secteur et qui profitent aux ressortissants de la Communauté économique européenne au détriment de notre patrimoine.

Je présenterai maintenant une brève remarque sur le Fonds interministériel pour la qualité de la vie. En tenant compte de la ventilation différente des crédits alloués entre l'année précédente et celle-ci, il faut bien constater une stagnation des moyens. C'est regrettable, non seulement en raison de l'amputation des réalisations qui en découlera, mais aussi pour les espoirs que de récentes proclamations avaient fait naître.

« La politique de mobilisation sur la qualité » proposée relève d'une autre dimension. Il aurait été heureux non pas de suggérer un objectif plus modeste, mais de prévoir clairement un calendrier soutenu par des paliers résultant eux-mêmes d'efforts collectifs. Il aurait également été opportun d'organiser plus d'information et de formation dans un premier stade, avec un énoncé créant une dynamique. Que la qualité de l'environnement soit le terme premier d'une promotion plus globale à tous les niveaux, certes, encore faut-il matérialiser le contenu du concept pour créer l'adhésion à la proposition.

En conclusion, monsieur le ministre, ce projet de budget ne déçoit pas, mais il n'enthousiasme pas non plus. L'exigence est à la mesure de l'espérance. Là est le risque de trop la susciter. Or, n'est-ce pas ce qui a été fait ?

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

M. François Gerbaud. Monsieur le ministre, votre ministère entre dans sa majorité. C'est évidemment non pas de la majorité sénatoriale qu'il est question, mais du fait que votre ministère entre dans sa vingtième année.

Vous êtes le dix-septième de ces messieurs aux « habits verts » qui se sont succédé à sa tête, nouveaux chefs de croisade à la conquête de lieux sains - sans « t » ! - au terme jamais atteint d'une longue marche contre toutes les pollutions qui agressent le monde et les hommes.

J'ai dit « conquête » et « croisade » parce que nous sommes tous profondément convaincus que la lutte contre toutes les pollutions est un défi majeur de cette fin de siècle et que, dans ce titanesque combat de tous les instants et de tous les lieux, il faut, comme à tous les croisés, un corps de bataille animé d'une ardente conviction beaucoup plus que d'une oblitérante contrainte.

Etes-vous dans cet état d'esprit ? Donnez-vous à votre clairvoyance du défi les moyens de l'existence ? L'organisation que vous êtes en train de créer ne semble pas plaider cette cause et c'est la raison pour laquelle plane sur votre politique de l'environnement une sorte de jeu d'ombres et de lumières. Devant les musiciens innombrables et invisibles de l'« orchestre vert », on ne peut pas avoir l'ambition d'être von Karajan, même si l'on a la partition en tête.

Mes collègues rapporteurs, dans leur analyse des chiffres, ont conclu que l'augmentation de votre projet de budget en masse n'était en fait que la conséquence écrite d'un redéploiement des services existants.

Vous avez voulu un ministère de l'environnement puissant et des services distincts des autres pour combler les carences des services existants, et voilà que vous constituez votre ministère avec ces mêmes services dont vous avez été jusqu'à mettre en doute la compétence. Ce n'est pas, à première vue, d'une très grande logique !

Reste que l'on sent bien - et je voudrais bien me tromper, monsieur le ministre - que vous êtes en train d'institutionnaliser une attitude. Ce n'est pas le bon choix dans ce combat de l'environnement, qui demande des réflexes individuels et collectifs, beaucoup plus que des censures ou des contraintes, véritables barrières de méfiance *a priori* inacceptables parce que parfois elles empruntent à l'arbitraire.

Expliquer, convaincre, c'est votre objectif. C'est vrai, c'est mieux qu'imposer. Il est mieux de dire « oui » avec prudence que dire « non » systématiquement et péremptoirement.

Donc, vous voici maintenant doté d'une organisation avec des services extérieurs. Vous allez emprunter de ce fait à la compétence d'autres services, mettre en phase et peut-être en conflit des hommes, dont la formation, les habitudes et les missions ne sont pas les mêmes.

Considérez-vous, dans ces conditions, que votre structure aura une chance d'être opérationnelle rapidement ?

La lecture de votre projet de budget ne nous a pas permis de déterminer quels étaient ces objectifs. Par contre, j'ai relevé, à juste titre d'ailleurs, un mot qui revenait tel un leit-

motiv, celui de « pollution ». Nous en avons déduit que vous étiez sans doute le ministre de la pollution et que vous alliez donner cette même mission aux services, qui seront désormais les vôtres. Le budget ne le dit pas clairement.

En fait, êtes-vous ministre de l'environnement ? Par ailleurs, singulière question, peut-on être réellement ministre de l'environnement quand on sait que l'environnement, c'est une multitude de dimensions - politique, économique, sociale, naturelle, artificielle et humaine - et que c'est, en fait, la responsabilité de tous les départements ministériels, dont aucun, pour ce qui le concerne, ne fera de grand cœur abandon de ses prérogatives ?

Si tel est votre objectif, est-ce vraiment une bonne solution, centrale ou décentralisée, que de « chapeauter », de relier D.D.A. et D.D.E., au point que certains se demandent même si, dans cette étonnante marche du temps, on ne va pas transformer le ministère de l'agriculture en sous-secrétariat d'Etat ? Nous verrons bien ce que vont donner les quinze expériences annoncées.

Mais venons-en à l'essentiel.

Les problèmes de l'air, de l'eau, de l'élimination des déchets industriels - 150 millions de tonnes - et ménagers - 16 millions de tonnes - sont partout ou presque les angoisses du quotidien. Vous donnez-vous les moyens, surtout en matière de déchets, d'y faire face ?

Dans tous les cas, au-delà des imprécations « pollueurs-payeurs », il faut des solutions qui appellent de l'imagination et de l'innovation.

Où est la part de l'innovation dans votre projet de budget ? Prenons quelques exemples.

L'eau, chacun le sait - vous le dites vous-même - c'est la grande affaire de la fin du siècle. Qu'il s'agisse de l'eau industrielle ou de l'eau domestique, on en a manqué et on en manquera. Chacun est bien conscient que la consommation d'eau a été multipliée par dix en trente ans et que cela ira en augmentant, quels que soient les efforts que les collectivités locales acceptent de faire.

Mais vous n'accompagnez pas ces efforts. En vous opposant à la réalisation du barrage de Chambonchard, qui, avec une retenue de 125 millions de mètres cubes, répondrait à la nécessaire irrigation des milliers d'hectares de terres du nord de l'Indre et du sud du Cher, vous faites une erreur.

Sans doute la protection des sites, qui peut motiver votre inspiration, est-elle dans la nomenclature de vos préoccupations, mais, si exigeante soit-elle, elle ne doit pas conduire à des actes anti-économiques, comme ce fut bien souvent le cas ailleurs, au nom de cette idée fautive selon laquelle l'industrie portait la pollution.

Par ailleurs, je ne suis pas certain que l'initiative que vous avez annoncée concernant le paiement éventuel d'une taxe autoroutière soit susceptible d'être acceptée par tout le monde.

Au-delà de cette attitude systématique, les projets industriels doivent plus que jamais intégrer, avant leur réalisation, des données d'environnement ; chacun y est prêt. Cela ne peut ni être dicté, ni être imposé ; cela doit être organisé. Le pouvez-vous réellement ?

Pouvez-vous mettre un terme à l'agrandissement presque permanent et mégalomane de la région parisienne ? Ni vous ni personne ne pouvez rien, hélas ! contre cet empire gigantesque qui mobilise la quasi-totalité des architectes et des urbanistes intéressés, et a des conséquences dramatiques, en matière de pollution, de l'air en particulier.

Citons un autre exemple. Les aléas d'un passé récent ont appris à la France entière, à l'Europe et au monde qu'il existait à Châteauroux un aéroport ayant une piste de plus de 3 000 mètres, d'où décollent des avions chargés de 40 tonnes de matériels militaires.

Monsieur le ministre, avez-vous des moyens nous permettant de lutter contre la concentration des pollutions en région parisienne, afin d'aider, d'accompagner le déplacement d'activités aéroportuaires vers la province ?

Mon département voit plusieurs de ses rivières très polluées par les rejets de mégisseries. J'ajoute que les mégisseries sont les seules unités industrielles restantes du nord du département de l'Indre et qu'elles maintiennent un tissu économique en zone rurale. Il se trouve que le département et les communes ont fait de gros efforts financiers malgré la modicité de leurs moyens afin de relier les mégisseries à une station d'épuration.

Votre projet de budget prévoit-il des crédits permettant d'aider les collectivités locales qui ont l'ambition - c'est notre cas - de dépolluer la rivière des effluents de chrome qui y résident par une opération « rivière propre » accompagnée par la région et le département ?

J'ai en main un important dossier sur la fabrication de pâte à papier à partir de paille. Ce procédé fonctionne. Il a dépassé le stade expérimental. Il est opérationnel.

Je dispose, à terme, d'investisseurs et d'un constructeur. Vous comprenez déjà, sans doute, les enjeux d'un tel projet. Outre qu'il apporte une réponse aux problèmes agricoles par le biais de l'industrie agro-industrielle, il est aussi un projet écologique. Ce procédé, en effet, n'est pas polluant. Il ne nécessite pas de consommation d'eau. Il produit sa propre énergie. Par ailleurs, la matière première étant la paille, il évite des déforestations abusives.

Monsieur le ministre, outre l'Anvar, disposez-vous, dans votre budget, des moyens et des crédits permettant d'intervenir en amont afin de nous aider à réaliser ce projet innovateur ?

La lutte contre la pollution ne passe pas par la censure. Elle réside dans la faculté d'écouter des problèmes, dans l'originalité de l'action, dans les moyens et dans un soutien à l'innovation.

Dans ce grand combat qui est le vôtre - mais vous n'êtes pas seul - chacun à maintenant clairement conscience de son environnement et de sa nécessaire protection.

Mais personne - ni vous-même, ni vos successeurs, ni d'ailleurs vos prédécesseurs - ne peut empêcher que 40 p. 100 des zones rurales soient fragilisées par ce que j'appelle le combat inégal entre la France « verte » et la France « béton », que je ne cesse de dénoncer.

Notre cadre de vie doit, certes, être protégé. Mais l'Etat, présent partout, régleme beaucoup plus qu'il ne protège. Je crains, en fait, que vous n'ayez pas modifié cette attitude.

Je n'ai pas voulu, monsieur le ministre, par ces propos, vous « saper » le moral. Mais si vous en êtes chagriné, j'ai envie de vous dire, comme pourrait le faire le duc d'Edimbourg sur les bords de la Tamise : « Ne pleurez pas, milord ». Vous êtes sans doute un homme de bonne volonté. Mais acceptez d'envisager qu'entre la France défigurée, décrite hier à la télévision, et la chirurgie réparatrice à laquelle vous rêvez, il est sans doute un autre moyen de vivre, d'exister et de se protéger.

L'arbre de vos bonnes intentions, monsieur le ministre, ne cachant pas la forêt des incertitudes, le groupe du R.P.R. ne votera pas les crédits de votre ministère.

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

M. Roland Grimaldi. Monsieur le ministre, l'année 1990 marque, à l'évidence, un tournant décisif de la politique française de l'environnement.

Nous apprécions les efforts que le Gouvernement et vous-même avez engagés pour que, comme vous l'avez déclaré, « la politique de l'environnement ne se réduise pas à la simple réparation plus ou moins efficace des dégâts écologiques dus au progrès, et qu'au contraire, l'écologie devienne l'un des principaux régulateurs de nos actions ».

Votre récente promotion ministérielle traduit bien la place que la protection de l'environnement, l'écologie, a acquise dans l'action politique.

Le plan national pour l'environnement constitue, indéniablement, une étape majeure, et nous approuvons les options et les objectifs fixés dans les différents secteurs concernés.

La création de l'Institut français de l'environnement, qui sera un organisme indépendant chargé d'établir des données objectives, de mesurer l'état de l'environnement et de procéder à une évaluation des actions menées, constitue aussi un élément déterminant de cette nouvelle politique de l'environnement, au même titre que la création de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Il en est de même de la réforme de l'outil que constitue l'administration territoriale de l'environnement afin d'en renforcer l'efficacité et de permettre aux élus et aux citoyens d'avoir, sur le terrain, une administration dont la mission de protection de l'environnement est clairement affichée.

Citons la création d'une direction régionale de l'environnement dans chaque région à partir du regroupement des différents services de l'Etat.

Citons, ensuite, le renforcement des missions d'environnement des directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement.

Citons, enfin, le rapprochement, à titre expérimental, à l'échelon départemental, des D.D.E. et des D.D.A.

Votre projet de budget est en augmentation de 43,5 p. 100. Il passe de 856 millions de francs à 1 229 millions de francs. Certes, 296 millions de francs proviennent de transferts du ministère de l'industrie et de celui de l'équipement. Mais, hors transferts l'accroissement est de 9 p. 100. Il est donc supérieur à l'évolution du P.I.B. et à la progression des recettes de l'Etat.

Ainsi, l'environnement constitue bien une priorité. Sauf erreur de ma part, il s'agit d'une des augmentations les plus importantes de tous les budgets ministériels.

Il est inexact de dire que ce projet de budget traduit un décalage entre les intentions et les actes, comme je l'ai lu dans les rapports de deux de nos collègues. On peut, certes, toujours espérer plus, mais il faut tenir compte des contraintes budgétaires. L'opposition est mal fondée à réclamer globalement une diminution des dépenses de l'Etat et, dans le même temps, à déplorer l'insuffisante progression de tel budget.

Avec ce projet de budget, votre ministère gèrera des services centraux et disposera de directions régionales qui joueront un rôle d'animation. Il ne serait donc pas sérieux de faire la fine bouche sur ce transfert de 296 millions de francs qui a le mérite de mettre en place un véritable ministère, de le rendre majeur et d'améliorer ses capacités d'action.

Au contraire, le rattachement budgétaire de services concourant à la mise en œuvre d'une politique de l'environnement et le renforcement des moyens en personnel et en fonctionnement constitueront des motifs évidents de satisfaction. Vous allez disposer, maintenant, monsieur le ministre, notamment dans les régions, de personnels pour permettre à votre politique de se concrétiser. Ce point est très important. Il est le signe d'un changement qu'il convient d'apprécier à sa juste valeur.

Ce projet de budget - c'est un autre motif de satisfaction - se traduit par une augmentation du potentiel d'expertise et de recherche jusqu'à présent insuffisant et souvent inférieur à celui de pays identiques.

J'ai déjà évoqué, au début de mon intervention, la création de l'Institut français de l'environnement et de la nouvelle Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Saluons aussi la création d'outils nouveaux, tel l'Institut de l'eau, et la mise en place de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques par transformation du Cerchar et de l'Ircha.

Ces instruments d'expertise et de recherche sont essentiels si nous voulons mener une politique de l'environnement, sérieuse, performante et reposant sur des bases scientifiques solides.

Enfin, j'ai noté avec satisfaction l'effort particulier en faveur de la protection et de la préservation du milieu naturel - je pense à l'Observatoire du patrimoine naturel, aux parcs nationaux et à l'inventaire des zones d'intérêt pour la flore et la faune - et en matière de lutte contre les pollutions, notamment dans le domaine de l'eau et des déchets.

J'aborderai maintenant le problème des déchets, qui est l'un des plus difficiles à résoudre. Il y a les ordures ménagères, les déchets industriels et les déchets hospitaliers.

S'agissant des déchets ménagers - vous l'avez indiqué à plusieurs reprises - nous nous orientons vers le tri. Est-il dans vos intentions d'apporter une aide significative - et sous quelle forme - aux collectivités locales pour la mise en place de déchetteries, le tri et la disparition des décharges sauvages ?

Les déchets industriels sont un sujet préoccupant. L'étude de la possibilité de limiter la production de déchets, de contrôler leur mouvement, d'assurer leur valorisation, quand cela est possible, de les stocker dans des décharges industrielles, toutes ces mesures apparaissent dans le plan national de l'environnement.

Il s'agit d'un point très sensible, en particulier lorsqu'il s'agit de produits toxiques. Nous devons être très rigoureux en matière de dépôts de déchets industriels. Où en est l'élaboration du projet d'implantation des décharges industrielles dans notre pays ?

Le Gouvernement étudie l'instauration d'une taxe sur les déchets. Pouvez-vous nous donner des indications sur la nature de cette taxe - sera-t-elle fiscale ou parafiscale ? - sur les assujettis et sur son affectation ?

Certes, il s'agit, dans ce domaine du traitement des déchets, d'un travail de longue haleine car il suppose des moyens financiers, le respect de la réglementation, le renforcement des contrôles, mais aussi et surtout une concertation avec les élus et les industriels.

Monsieur le ministre, ce budget enclenche un mouvement. Je salue votre action et celle du Gouvernement tendant à donner une nouvelle dimension à la politique française de l'environnement par le biais du plan national pour l'environnement, de la restructuration des directions régionales, de la création de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie et de ce projet de budget pour 1991.

Cette politique volontariste engage non seulement l'Etat mais aussi les collectivités territoriales, les entreprises et les citoyens. Elle répond à une attente de l'opinion qui manifeste son souci de voir préservés l'environnement, les équilibres naturels, la qualité de la vie et qui déplore les nuisances et les pollutions.

Aussi le groupe socialiste, monsieur le ministre, vous apporte-t-il son soutien et vote-t-il votre projet de budget.

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

M. Alain Gérard. Monsieur le ministre, votre projet de budget pour 1991 se veut l'une des principales étapes de la mise en œuvre du plan national pour l'environnement. En témoignent, par exemple, la création de l'Institut français de l'environnement et celle de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques. On ne peut que se féliciter de voir ainsi renforcée la capacité d'expertise et de recherche de la France en matière d'environnement.

Dans d'autres secteurs, votre projet de budget n'est malheureusement pas à la hauteur des ambitions affichées dans votre plan. Voilà pourquoi je voudrais très rapidement attirer votre attention sur quatre points précis : le bruit, les déchets, les espaces naturels et la forêt.

Le bruit est considéré par nos concitoyens comme l'une des principales nuisances. Il semblait urgent d'accélérer, dans le « plan vert », le rythme de traitement des « points noirs ». Or force est de constater que la modicité des crédits consacrés à ce problème n'est pas de nature à donner l'impulsion nécessaire à cette volonté affichée.

Votre plan est également très ambitieux en matière de traitement de déchets. Mais un effort considérable reste à fournir.

Comme vous le soulignez, la situation est critique : seule une faible partie des 80 millions de tonnes de déchets urbains et industriels produits chaque année est traitée de manière satisfaisante. En effet, 70 p. 100 des résidus urbains finissent dans des décharges. Or 25 000 décharges sont dites « sauvages » et 6 000 ne répondent pas aux normes.

Face à ce constat éloquent, le « plan vert » propose de limiter la production des déchets, de connaître et de contrôler leurs mouvements et l'évolution de leurs caractéristiques, d'assurer, lorsque cela est possible, leur valorisation ou leur destruction, et, enfin, d'effectuer, dans de bonnes conditions, le stockage dans des décharges des déchets résiduels.

Pour atteindre ces objectifs et développer rapidement la politique de revalorisation et d'élimination des déchets, un effort financier doit être engagé.

Dans le projet de budget pour 1991, les ressources destinées à la politique menée en matière de déchets restent insuffisantes, même si les moyens de l'A.N.R.E.D. augmentent de 15 p. 100. Pour accroître ces ressources, un système de financement est actuellement à l'étude. Où en est ce dossier ? Une aide est-elle prévue pour aider les collectivités locales à faire face à leurs obligations ?

Nous savons tous que l'élimination des déchets relève de notre propre responsabilité. Mais l'opinion est parfois en droit de s'interroger sur les moyens, la volonté ou l'efficacité des responsables, lorsque les feux de l'actualité se braquent sur certaines pratiques qui aboutissent, par exemple, à la découverte de 1 500 tonnes de cendres toxiques dans une décharge non équipée de fosses étanches.

Il est urgent, me semble-t-il, d'aider financièrement et techniquement les collectivités territoriales à améliorer le traitement des déchets, à plus forte raison lorsque ceux-ci sont toxiques et qu'ils doivent, en conséquence, être déposés dans des décharges de classe 1, fort peu nombreuses dans notre région.

A ce propos, monsieur le ministre, je m'étonne que les usines d'incinération puissent fonctionner sans qu'on ait l'assurance de pouvoir stocker les cendres résiduelles toxiques qui proviennent de leur filtre antipollution. Lors de la mise en œuvre de telles usines, quelles garanties peut-on obtenir pour qu'elles ne polluent pas plus que les décharges contrôlées qu'elles doivent remplacer, au moins partiellement ?

C'est là un véritable problème, qui ne remet pas en cause le principe même de l'incinération, mais qui suppose un renforcement des contrôles et de la réglementation afin que des événements comme ceux qui font l'actualité finistérienne ne se renouvellent pas.

Je voudrais maintenant souligner le travail remarquable qui est accompli par le Conservatoire du littoral pour les espaces naturels. Je note avec satisfaction que vous préconisez, dans le plan national pour l'environnement, une politique active d'achat pour cet organisme. A titre d'exemple, 20 000 hectares d'espaces dunaires sont concernés.

Toutefois, je regrette que les capacités d'achat du Conservatoire du littoral ne cessent, depuis cinq ans, de se dégrader. Or, pour cette année, les crédits sont simplement reconduits dans votre projet de budget. Cette dégradation pourrait, je crois, être compensée s'il était enfin possible à nos concitoyens de céder des terrains au conservatoire du littoral en paiement des droits de succession.

Les Français, qui ont le souci de participer à la sauvegarde de leur environnement, pourraient par ce biais lutter concrètement contre l'urbanisation galopante, qui menace certaines de nos côtes.

Enfin, et ce sera ma conclusion sur ce chapitre, il convient d'aider les collectivités territoriales qui tentent de préserver les espaces naturels.

Je voudrais maintenant attirer votre attention sur la forêt. Comme vous, nous sommes très sensibles aux agressions constantes dont elle fait l'objet.

Dans ce domaine, la Bretagne n'a pas été épargnée. Il y a d'abord eu l'incendie de la célèbre forêt de Brocéliande, que chacun a encore en mémoire. Puis il y a eu l'ouragan de 1987, qui a touché d'ailleurs bien d'autres forêts de notre région. Ses méfaits risquent d'avoir des prolongements. En effet, faute de moyens, les arbres abattus n'ont pu être que partiellement dégagés, ce qui rend l'entretien particulièrement difficile et accroît les risques d'incendie.

Vos responsabilités, je le sais, sont limitées dans la mise en œuvre de la politique de lutte et de prévention des incendies de forêt. Toutefois, je souhaite que vous sensibilisiez vos collègues sur ce chapitre en attendant de disposer, un jour, des lignes budgétaires nécessaires pour agir dans ce domaine.

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

M. Jacques Oudin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous ne pouvons que nous réjouir de voir le ministère de l'environnement atteindre, enfin, un statut de plein exercice dans ce gouvernement socialiste. C'est une amélioration qui traduit une ambition, ambition que nous partageons tous.

Nos civilisations industrielles ont maintenant les moyens de pratiquer une politique de l'environnement. Ce n'est malheureusement pas le cas ni dans les pays de l'Est, ni dans les pays en croissance rapide, ni dans les pays sous-développés.

La dégradation mondiale de notre environnement est un phénomène dramatique, qui a des conséquences inquiétantes sur l'évolution des climats, comme l'a souligné la dernière conférence mondiale à Genève.

Ma première observation porte sur l'environnement.

Monsieur le ministre, au terme de toutes les réflexions qui ont eu lieu ou qui se poursuivent encore, pouvez-vous nous dire quel est l'avenir de notre planète dans le domaine de l'environnement ? J'attends de vous une réponse non pas édulcorée, mais vraie et rigoureuse. Quel environnement attend nos enfants et nos petits-enfants dans cinquante ou cent ans ?

Ma deuxième observation porte sur notre politique nationale de l'eau.

Avec d'autres ministres, vous avez participé aux Journées nationales de l'eau, que j'ai organisées les 10 et 11 mai derniers avec l'Association des maires de France et l'Association nationale des élus du littoral. Un débat spécial a eu lieu au Sénat sur ce sujet le 20 juin dernier. Tous les diagnostics, qui convergent, sont plutôt pessimistes.

En dehors de certaines eaux de baignades, la qualité moyenne de nos eaux superficielles et souterraines se dégrade. Les enjeux financiers sont tels que le salut ne viendra pas des crédits budgétaires. Il faut donc envisager une politique aux ambitions nouvelles et dotée de moyens qui soient à la hauteur.

Puisque 60 p. 100 des investissements du cycle de l'eau relèvent des collectivités locales - investissements qu'elles ont d'ailleurs diminués de 30 p. 100 entre 1980 et 1987 - c'est vers ces collectivités que votre politique doit s'orienter en priorité.

L'émiettement de nos réseaux - qu'ils concernent l'eau potable ou l'assainissement - l'insuffisance de la dépollution globale - 39 p. 100 en France contre 70 p. 100 en R.F.A. - et l'inégalité de capacité entre les collectivités - les pauvres et les riches - imposent la mise en place de politiques d'incitations financières aux investissements, et de structures de coordination, je pense, par exemple, aux syndicats départementaux. Travaillez donc avec les agglomérations, les groupements de communes et les départements !

Quant aux moyens financiers qui permettent d'aider ceux qui investissent, ils ne peuvent provenir que de deux sources : d'une part, les agences financières de bassin et, d'autre part, le Fonds national de développement des adductions d'eau.

Le combat que nous menons ici depuis des années pour augmenter les ressources de ce fonds est tout à fait surréaliste ! Nous nous battons pour un ou deux centimes d'augmentation alors que les enjeux se chiffrent par dizaines de milliards.

A ce sujet, j'aurai à vous poser trois questions.

D'abord à quel niveau estimez-vous que devraient se situer les ressources globales des agences financières de bassin et du Fonds national de développement des adductions d'eau pour mener une politique de l'eau qui soit à la hauteur des enjeux ?

Ensuite, quand la nouvelle loi sur l'eau viendra-t-elle en discussion devant le Parlement ?

Enfin, estimez-vous nécessaire, et êtes-vous prêt à conclure des conventions avec des collectivités ou avec des groupements de collectivités pour mettre en place des systèmes de surveillance, locaux mais performants, pour le suivi de la qualité de l'eau ?

J'ai, bien sûr, un cas précis à vous soumettre. Le problème de cette surveillance étant difficile et émiétté, certaines collectivités vous proposeront un projet dans ce sens. Votre réponse sera certainement intéressante.

Ma troisième observation portera sur l'air et sur la pollution des grandes villes.

Chacun le sait, beaucoup de nos collègues l'ont d'ailleurs souligné, une très grande partie de cette pollution provient de la circulation des automobiles et souvent des poids lourds. Cela m'amène à vous interroger de nouveau - je vous avais, en effet, déjà posé la question voilà deux ans sur un point qui n'a, semble-t-il, pas beaucoup évolué. Parmi les gros pollueurs de la région parisienne, il y a les autobus de la R.A.T.P. Ils utilisent un carburant spécial, particulièrement noirâtre à la sortie du pot d'échappement. Vous êtes-vous trouvé à l'arrêt derrière le pot d'échappement d'un autobus ou d'un camion ? C'est vraiment l'abomination !

Dans ce domaine, qu'avez-vous fait, depuis que vous avez la charge du ministère de l'environnement, vis-à-vis de la R.A.T.P. ? C'est une entreprise publique à laquelle je ne veux que du bien, mais elle pourrait participer à la politique de l'environnement.

Ma quatrième observation porte sur le littoral.

En tant qu'élu de l'île de Noirmoutier et secrétaire général de l'Association nationale des élus du littoral, j'attirerai votre attention sur trois points et je vous transmettrai une invitation.

Le premier point porte sur l'application de la loi dite « littoral » du 3 janvier 1986.

Quand on lit les textes d'application de cette loi, que ce soient les décrets ou les circulaires - 20 septembre 1989, 10 octobre 1989... - et quand on regarde les fonctionnaires de votre administration agir sur le terrain, une certaine inquiétude nous gagne. Nous observons, en effet, une dérive juridique inquiétante par rapport à l'esprit des textes.

Il est question de moins en moins d'aménagement et de plus en plus de protection. Or, je vous le rappelle, la loi du 3 janvier 1986 s'intitule bien « loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral. » Certains font donc dire au législateur ce qu'il n'a pas voulu dire !

Les élus locaux ne sont pas des massacreurs de l'environnement. Ils savent maintenant que c'est un bien précieux et que, sur le littoral comme ailleurs, un paysage dégradé est un espace qui n'attire plus.

Entre protection et développement il y a un équilibre à trouver, équilibre que vous devez rechercher dans la plus grande concertation. Je vous invite donc à donner des instructions dans ce sens à tous vos représentants locaux.

La meilleure formule consiste, à mon sens, à aboutir à une contractualisation de nos rapports pour la gestion des espaces les plus sensibles.

Permettez-moi de prendre un exemple important : celui des zones humides que sont les anciens marais salants côtiers.

Certaines parties de ces marais sont appelées à se transformer en zones ostréicoles et aquacoles, d'autres sont appelées rester en l'état. Mais, s'il n'y a plus de sauniers pour entretenir les marais et les réseaux hydrauliques, dans quel état seront-ils ? Si un accord ne peut intervenir entre les collectivités, les associations professionnelles qui demeurent et nous-mêmes, ces zones déperiront, s'assècheront et disparaîtront. Nul n'y pourra rien. Parfois, l'enfer est, dans ce domaine, pavé de bonnes intentions !

Le deuxième point concerne les contrats de baie, que vous avez évoqués dans votre propos liminaire, monsieur le ministre.

Qui est compétent dans ce domaine ? Quel financement peut-on en attendre ? Quelle procédure peut-on engager pour mettre en place un tel contrat ?

Douze communes de la Loire-Atlantique et dix-neuf communes de Vendée, qui forment la zone d'étude du schéma de mise en valeur de la baie de Bourgneuf, sont candidates pour conclure un contrat de baie. Nous attendons avec intérêt la réponse à la question que nous vous avons posée par le biais du préfet de région il y a maintenant un an.

M. Brice Lalonde, ministre délégué. Les contrats de baie n'existaient pas il y a un an !

M. Jacques Oudin. Vous avez annoncé la création de ces contrats en juillet 1989, monsieur le ministre !

Le troisième point concerne les poteaux et les lignes aériennes d'Electricité de France et des télécommunications.

Il est parfois paradoxal de voir vos services demander le classement d'un espace en zone sensible au titre de l'article 146-6, que les spécialistes connaissent bien, et de ne pas voir que ce paysage est complètement défiguré par le passage de lignes à haute, moyenne ou basse tension.

Certes, la mise en souterrain de ces lignes coûte fort cher. Demander des participations financières aux collectivités locales revient tout simplement à bloquer le système.

Je vous fais une suggestion : E.D.F. consacre 1 p. 100 de son chiffre d'affaires à ses œuvres sociales. J'ai, pour ces dernières, le plus grand respect, même si les jugements de la Cour des comptes ont souvent été très sévères à ce sujet. Pourquoi ne pas instituer un « 1 p. 100 environnement » ? Ce 1 p. 100 serait, bien entendu, financé par un centime additionnel sur le prix du kilowatt. Je crois que vous serez favorable à cette suggestion. En revanche, MM. Bérégovoy et Charasse n'accueilleront peut-être pas une telle suggestion avec enthousiasme ! (*Sourires.*)

Je souhaite que vous puissiez la reprendre à votre compte et me dire le sort qui pourra lui être réservé.

En conclusion, monsieur le ministre, je vous transmets une invitation pour assister, le jeudi 20 décembre, à la réunion qu'organise l'Association nationale des élus du littoral sur le thème des zones sensibles littorales. Cette manifestation, à laquelle vous avez bien voulu donner votre patronage, se déroulera dans les locaux du Sénat. J'espère que, ce jour-là, nous pourrions nous expliquer plus longuement sur ces problèmes des zones sensibles littorales.

M. le président. A cette heure, le Sénat voudra sans doute interrompre ses travaux pour les reprendre à quinze heures. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

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

PRÉSIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY vice-président

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi de finances relatives à l'environnement.

La parole est à M. Vidal.

M. Marcel Vidal. Monsieur le ministre, il y a des évidences dont il faut se protéger, il en est d'autres, au contraire, qui méritent la répétition. La nécessaire et urgente défense de l'environnement fait partie intégrante de ces vérités tant de fois démontrées, tant de fois bafouées.

Si l'on se hasarde à jeter un regard rétrospectif sur l'histoire des mentalités de notre société, comment ne pas être surpris de découvrir la marginalisation sociale de celles et de ceux qui, il y a quinze ans, ont commencé à oser présenter la défense de l'environnement comme le pivot souhaitable de nos politiques d'aménagement ?

Aujourd'hui, l'environnement et sa défense sollicitent nos interrogations, envahissent nos préoccupations. Force est de reconnaître que c'est le mouvement associatif qui nous a largement ouvert la voie. Il l'a fait avec ses enthousiasmes et ses difficultés, mais il l'a fait.

Alors, monsieur le ministre, si nous devons nous féliciter de la reconnaissance de la défense de l'environnement, ne précipitons pas dans l'oubli celles et ceux qui nous ont conduits là.

Ce rapide moment de réflexion autour de quelques points qui méritent attention, je souhaiterais l'organiser autour de trois interrogations qui me paraissent majeures : comment mieux associer la société à la politique de l'eau ? Quels moyens comptez-vous utiliser pour encourager les contrats de rivière ? Quels enjeux résident dans la création d'une « police verte » ?

Pendant de longues années, la question de l'environnement fut une préoccupation technique. Aujourd'hui, on ne peut que se féliciter qu'autant d'élus soient sensibles à ce sujet, et la mise en œuvre d'un plan national pour l'environnement illustre à quel point la protection des espaces naturels est devenue une priorité dans les orientations du Gouvernement.

Certes, il était nécessaire, compte tenu des politiques mises en œuvre dans la Communauté européenne, de donner une place prépondérante à la défense et à la valorisation de l'environnement.

Cependant, l'attachement aux thèmes de l'écologie est aussi et surtout le fruit de la prise de conscience des élus confrontés aux paradoxes et aux conséquences perverses de notre civilisation urbaine.

Il faudra attendre les effets nocifs de notre mode de vie et la répétition des atteintes à l'environnement pour que la vulnérabilité de l'eau devienne, dans l'esprit des populations, objet de préoccupations et d'inquiétudes.

Il faudra attendre les sécheresses successives des deux derniers étés pour que se diffuse largement l'idée que l'eau n'est plus une ressource naturelle inaltérable et abondante, susceptible de satisfaire la plupart des besoins. L'eau est un bien de consommation que l'on a tendance à banaliser.

Cependant, les périodes de sécheresse et les inondations rappellent combien la ressource en eau conjugue l'instabilité et la fragilité, à tel point que l'eau exige la plus grande vigilance de la part de tous ses consommateurs.

Il est donc important, monsieur le ministre, d'engager des campagnes de sensibilisation incitant les utilisateurs à préserver cette richesse naturelle.

Peut-être faudra-t-il envisager d'associer à cette démarche, enseignants et futurs enseignants afin de mener une action pédagogique profonde et appropriée auprès des enfants.

Pourquoi ne pas encourager également la création de sections de brevets de technicien supérieur sur les métiers de l'environnement pour disposer ainsi, dans un avenir proche, de personnes capables d'offrir leurs compétences au service des collectivités territoriales ?

Dans le domaine de l'environnement, beaucoup d'objectifs restent à atteindre ou à poursuivre, et je sais, monsieur le ministre, combien vous vous attacherez à mener à bien la mission qui vous incombe.

Ainsi, une loi devra poser le principe que l'eau est une richesse nationale, dont il faut répartir équitablement l'usage.

Peut-on aujourd'hui accepter que l'eau soit réglementée par une loi datant de 1898, qui, vous vous en doutez, ne correspond plus à une gestion appropriée de cette ressource ?

A cet égard, faut-il souligner l'état de dégradation qui caractérise bon nombre de rivières, faute d'entretien de la part de leurs propriétaires riverains ou par manque de moyens financiers ?

La procédure des contrats de rivière, qui vise à promouvoir une reconquête rapide de la qualité des eaux et une mise en valeur de la rivière, peut être un élément de réponse à cette question fort épineuse.

Envisagez-vous, monsieur le ministre, d'encourager et de multiplier les contrats de rivière, en engageant des moyens budgétaires plus importants, pour promouvoir cette forme de partenariat avec les collectivités locales, et, surtout, en assouplissant la procédure d'élaboration de ces documents ?

Il faut également que votre ministère développe une concertation accrue avec les ministères de l'intérieur, de l'équipement et de l'agriculture.

Il est dommage que vous ne soyez pas aussi chargé de la forêt, car il serait évidemment plus cohérent que soient placées sous une même autorité la politique de reboisement, les actions de débroussaillage des forêts et la gestion d'un corps de gardes forestiers.

Ne pensez-vous pas que la création d'une « police verte » est indispensable pour mener à bien une politique de l'environnement, qui génère une réglementation riche et dense ?

Enfin, comme vous le suggérez dans votre plan national pour l'environnement, il faudra inciter la création de gardes-champêtres intercommunaux.

Aujourd'hui, la politique de l'environnement ne relève pas seulement de la responsabilité de l'Etat. Les régions, les départements et les communes doivent apporter leur contribution aux actions engagées, car la préservation des espaces naturels est l'affaire de tous.

En lançant l'initiative des plans municipaux pour l'environnement, vous avez montré, monsieur le ministre, votre volonté d'œuvrer à tous les échelons, celui de l'Etat, celui des collectivités, et de favoriser un dialogue afin que notre pays comble les retards qu'il avait accumulés en matière d'environnement.

A l'évocation de l'efficacité souhaitée des plans municipaux pour l'environnement, comment ne pas mentionner à nouveau l'évolution des mentalités qu'exige la réussite de ces plans.

Si nous savons jeter hors de nos comportements les réflexes frileux, si nous consentons à envisager la proposition de mouvements associatifs, bref, si nous optons pour la conjonction des responsabilités politiques et associatives, alors, l'espoir nous est permis, notamment celui de parvenir à dégager une politique de l'environnement ouverte et pluraliste, dotée de moyens financiers conformes à nos ambitions. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

M. Brice Lalonde, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Brice Lalonde, ministre délégué. Mesdames, messieurs les sénateurs, je vous remercie de vos interventions. Elles sont toujours encourageantes car, même lorsque vous regrettez que l'on ne fasse pas assez, ce n'est jamais contre l'environnement, mais toujours en faveur de l'environnement que vous intervenez.

MM. les rapporteurs m'ont demandé de confirmer que l'Assemblée nationale a ajouté 26 millions de francs au budget de l'environnement et que le Gouvernement s'apprête à en ajouter 15 autres. Je le fais avec plaisir. Voilà qui devrait rassurer M. Vezet !

Cela étant, je fais une différence entre les moyens d'intervention et les rattachements. En ce qui concerne l'augmentation des moyens d'interventions, nous sommes maintenant à 13 p. 100, et non à 9 p. 100. Mais je ne voudrais pas que vous boudiez les rattachements ! Pour le ministre de l'environnement, ils sont, en effet, plus importants que les augmentations de moyens, car ils traduisent le fait que, dans sa longue marche, l'action qu'il mène prend de plus en plus d'importance dans l'administration française. C'est bien ainsi, et je souhaite très fermement que nous poursuivions dans cette voie.

Vous avez été plusieurs à regretter l'absence de discussion dans cet hémicycle au sujet du plan national pour l'environnement. A l'Assemblée nationale, les députés ont regretté de ne pas discuter sur l'eau et la chasse ! Nous avons eu, ici, de longues discussions sur ces deux derniers sujets, qui sont deux domaines importants pour l'environnement. Mais il est vrai que, chaque fois que je viens devant la Haute Assemblée, nous avons l'occasion de longues et fructueuses discussions.

Je voudrais dire à Mme Bidard-Reydet que les moyens du F.I.Q.V. ne sont pas en diminution. En effet, comme le Parlement avait demandé que 30 millions de francs fussent mis en réserve l'an dernier pour contribuer à la mise en place des futures directions régionales de l'environnement, ces 30 millions de francs ont été attribués au F.I.Q.V., et cela s'est traduit par un gonflement qui n'était dû qu'à un jeu d'écritures.

Les moyens du F.I.Q.V. sont reconduits, et même accrus. Quant au soutien aux associations, il passe de 13 millions de francs à 20 millions de francs. Il n'y a donc pas diminution, au contraire : il s'agit d'un accroissement considérable, bien normal de la part d'un ministre de l'environnement issu du monde associatif.

Par ailleurs, les moyens affectés à la lutte contre le bruit ont été accrus de 45 p. 100 dans le budget du ministère de l'environnement et 4 millions de francs sont consacrés à cette action dans le F.I.Q.V.

Dans mon esprit, la lutte contre le bruit doit essentiellement être menée grâce à des taxes parafiscales affectées. Je considère qu'il n'est pas concevable de mener une lutte contre le bruit sans la participation pleine et entière du ministère des transports et du ministère de l'équipement et du logement. En effet, c'est dans le logement et les transports que résident les principales sources de bruit. Je le dis pour rétablir la vérité à propos d'une lutte difficile, qui a été souvent négligée.

Vous avez été très nombreux - à fort juste titre - à m'interroger sur les déchets.

Monsieur Hugo, vous m'avez questionné au sujet des déchets industriels. Sur ce point, notre système législatif est net. La responsabilité des déchets incombe, aux termes de la loi de 1975, aux industriels qui les produisent. L'intervention de l'Etat se limite à la réglementation. Un certain nombre de décrets sont d'ailleurs actuellement à la consultation du Conseil d'Etat et ils doivent être publiés l'an prochain. Le plus important organise des plans départementaux pour les ordures ménagères et des plans régionaux pour les déchets industriels. Nous souhaitons, en effet, organiser une coopération entre les différentes communes et les conseils généraux pour les ordures ménagères et une coopération entre les entreprises et les conseils régionaux en matière de déchets industriels.

J'ai moi-même tenu à marquer l'engagement de l'Etat dans cette affaire, notamment dans la région Rhône-Alpes, pour appuyer les efforts du conseil régional. Il s'agit notamment de rechercher dans cette région un site de classe I, avec la S.E.M.E.D.D.I.R.A. et son président, M. Fenech.

L'Etat doit également intervenir dans plusieurs règlements annexés pour garantir le long terme en cas de défaillance - toujours possible - d'un exploitant. Un fonds de garantie de trente ans a déjà été mis en place, au cas où l'exploitant ferait faillite ; mais je souhaite que l'Etat aille au-delà, car je crois que la population aura d'autant plus confiance vis-à-vis de ces sites que la puissance politique sera prête à intervenir en cas de défaillance sur le long terme. C'est un point important.

Je vais aussi proposer à mes collègues une péréquation de la taxe professionnelle. Ce ne sera pas facile, mais il faut faire en sorte d'éviter toute iniquité. Ainsi, une commune où s'implante une usine produisant des déchets reçoit une rémunération grâce à la taxe professionnelle, tandis que celle qui

accueille les déchets n'a plus rien. Pourtant, il s'agit du même acte de production ! On ne peut pas demander à une commune de n'avoir que les ennuis, et il faut essayer de faire preuve de justice.

L'Etat a donc sa part de responsabilité dans le renforcement de l'action menée en matière de déchets industriels. Il n'en reste pas moins que la responsabilité incombe d'abord à l'industriel, qui, trop souvent, se contente de laisser ses déchets dans un coin de la cour de l'usine, au lieu de respecter les prescriptions légales.

M. de Villepin m'a interrogé sur les décharges sauvages. Déjà, en 1989, j'avais proposé au conseil des ministres un plan de cinq ans pour la résorption des 5 000 décharges sauvages qui, d'après les préfets, existent dans notre pays.

Pour réaliser ce plan de résorption, il faut parallèlement qu'un certain nombre de moyens soient dégagés pour traiter les déchets, notamment les plus encombrants d'entre eux.

Les décharges sauvages prennent facilement naissance parce que trop de personnes se débarrassent de leurs réfrigérateurs, de leurs « monstres » - c'est le terme consacré - et que, progressivement, l'accumulation aidant, un point noir se forme.

Il faut que nous puissions offrir des services de substitution corrects afin de supprimer les décharges sauvages. J'ai attiré à maintes reprises l'attention des préfets sur cette question et je suis les progrès de la résorption de ces décharges. Je ne voudrais évidemment pas qu'il s'en ouvre autant qu'il en disparaît.

M. Bimbenet m'a aussi interrogé sur cette question. Comme lui, je pense que la décharge « fourre-tout » ne suffit plus. Nous sommes cependant à l'orée d'un nouveau système technologique permettant de traiter nos déchets avant de les mettre en décharge. Cette dernière existera toujours, mais ce ne sera plus la décharge fourre-tout que vous avez évoquée : on y mettra des déchets de déchets, c'est-à-dire des déchets ayant déjà fait l'objet d'un traitement préalable, d'un tri, de sorte que nous pourrions les valoriser davantage.

Savez-vous que la Communauté économique européenne se prépare à proposer une directive prévoyant un taux de recyclage de 70 p. 100 pour certaines catégories de déchets, notamment les emballages ? Quand on sait qu'en France nous ne recyclons que 1 p. 100 de nos bouteilles en plastique, on mesure le chemin qui reste à parcourir ! Par conséquent, dans nos communes et nos départements, nous devons faire d'énormes efforts.

M. Jacques Oudin. M'autorisez-vous à vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. Brice Lalonde, ministre délégué. Bien sûr !

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

M. Jacques Oudin. Monsieur le ministre, vous avez cité un chiffre impressionnant : la France ne recycle que 1 p. 100 de ses plastiques ! Puis-je me permettre de vous citer un exemple, auquel vous pourrez peut-être apporter une solution ?

Dans le canton que je représente, nous faisons une collecte sélective des bouteilles en plastique. Nous les amassons : nous en avons maintenant des dizaines de tonnes. Or, à proximité, la seule usine de recyclage se trouve à Cognac, mais celle-ci refuse de prendre ces bouteilles, sous prétexte que le plastique non recyclable représente 1 ou 2 p. 100. Qu'allons-nous faire de ces plastiques ? Seules quelques usines ont le monopole du recyclage !

Toute la population s'est mobilisée pour participer à cette collecte sélective, et nous ne savons plus quoi faire. Nous avons « damé » nos bouteilles pour en faire des soubassements de routes, mais ce n'est pas une solution !

Pouvez-vous donner des instructions pour que les usines de recyclage des plastiques acceptent ces déchets ?

M. Emmanuel Hamel. Aidez ce conseiller général exemplaire, monsieur le ministre ! (*Sourires.*)

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

M. Brice Lalonde, ministre délégué. Monsieur le sénateur, vous avez attiré mon attention sur un point extrêmement sensible, qui montre bien qu'il ne suffit pas d'imposer un règle-

ment : encore faut-il organiser le marché pour que les produits que nous recyclons puissent être reconduits dans le circuit économique.

Hélas, je connais d'autres exemples que celui que vous citez, je pense en particulier au verre. Ainsi, certaines communes font beaucoup d'efforts pour recycler le verre en le séparant des ordures ménagères, mais il est remis ensuite à la décharge avec les autres déchets. Cela me paraît quelque peu « shadokien », si vous me permettez cette expression. (*Sourires.*)

Par ailleurs, il existe une situation tout à fait récente : les vieux papiers recyclés d'Allemagne arrivent en France accompagnés d'une subvention en deutschemarks, comme si l'on considérait, dans ce pays, que la reprise du vieux papier était un service qu'il convenait de rémunérer. Chez nous, nous en sommes encore à faire payer le papier aux récupérateurs ! Entre du papier qui coûte de l'argent et du papier qui est offert avec un cadeau en plus, vous voyez bien que la distorsion de concurrence est considérable !

Ainsi, dès que nous considérons cette question des déchets avec sérieux, nous nous rendons compte de l'énormité de l'ensemble des problèmes économiques que nous avons à résoudre.

Pour ce qui concerne le plastique, monsieur Oudin, nous rencontrons un problème d'élimination avec le polychlorure de vinyle. Mais il n'est pas normal que nous ayons, en France, 40 p. 100 de déchets d'emballage de plus que nos voisins et il n'appartient pas aux seules collectivités locales de s'en occuper.

Je suis en discussion actuellement avec la profession de l'emballage pour qu'un effort supplémentaire soit fait, notamment par la prise en charge d'une partie du coût du recyclage. Je suis donc en train de répondre à votre souci, monsieur Oudin. Mais, chaque année, vous m'en posez un nouveau. J'essaie, au fur et à mesure, d'y répondre ! (*Sourires.*)

Je vous répondrai tout à l'heure, sur les autres questions que vous avez soulevées, je voulais simplement parler pour l'instant des déchets. Je vous confirme donc que nous avons un effort à faire pour trier, pour recycler et ne mettre en décharge que des déchets de déchets.

S'agissant de Concarneau, monsieur Gérard, le problème est le suivant : les cendres d'une usine d'incinération d'ordures ménagères ont été déversées dans une décharge « normale » d'ordures ménagères. Il est d'ailleurs frappant de constater que l'on est plus préoccupé par les cendres de l'usine d'incinération que par les ordures ménagères elles-mêmes, qui sont stockées sans autre forme de traitement à Quimper.

M. François Gerbaud. C'est shadokien !

M. Brice Lalonde, ministre délégué. Mais, en réalité, dans cette affaire, il y a eu mensonge. Notre système industriel et notre système de contrôle de l'environnement fonctionnent, en principe, sur la bonne foi. L'exploitant nous donne un certain nombre de renseignements et, en général, nous faisons confiance à nos concitoyens.

En l'occurrence, après contrôle, on s'est aperçu que les cendres étaient enfouies avec les autres ordures ménagères alors qu'elles n'auraient pas dû l'être. Comme les cendres d'incinération d'ordures ménagères sont considérées comme plus dangereuses que les ordures ménagères elles-mêmes, il faut donc les enfouir profondément dans des centres de classe I, mais il n'en existe que très peu en France. A défaut, un investissement technique est nécessaire, car il faut les rendre inertes, ce qui permet alors de les déposer dans un centre de classe II, c'est-à-dire dans une décharge d'ordures ménagères.

A Quimper, il y a donc eu mensonge, et tous les actes de mensonge, de malveillance, de délinquance écologique doivent être correctement poursuivis.

M. Grimaldi a posé la question des moyens. Nous sommes actuellement en négociation avec le ministère des finances, pour la création d'une taxe de mise en décharge qui devrait rapporter de l'ordre de 400 millions de francs. Ce n'est pas rien ! Nous pourrions ainsi aider les collectivités locales à mener une nouvelle politique des déchets.

Pour l'instant, le ministère des finances en est encore au stade des objections, mais il remplit, ce faisant, son rôle. Je voulais avoir le plaisir de vous annoncer la création de cette taxe, mais je suis obligé de vous demander d'attendre encore

quelques jours. Cela étant, monsieur Grimaldi, j'y tiens particulièrement, car on ne peut pas laisser les collectivités locales - notamment dans les zones rurales - faire tout le travail toutes seules. Il faut, manifestement, une impulsion nationale, avec des moyens fondés sur le principe « pollueur-payeur ».

Vous avez été nombreux à me parler de l'eau. Je dirai, d'abord, à M. Hugo, à Mme Bidard-Reydet et à M. Gerbaud que la politique de l'eau ne se résume pas aux barrages.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Nous n'avons jamais dit cela !

M. Brice Lalonde, ministre délégué. Les barrages sont seulement un aspect de la politique de l'eau.

Je m'adresse notamment à Mme Bidard-Reydet, dont le parti s'est beaucoup engagé pour le barrage de Chambonchard et a été mécontent lorsque le ministre de l'environnement a fait observer que l'on pouvait construire un barrage encore mieux à côté. Après tout, c'est le travail du ministère de l'environnement que de proposer des solutions !

Mme Danielle Bidard-Reydet. C'est vraiment réducteur, monsieur le ministre !

M. Brice Lalonde, ministre délégué. C'est vrai, je l'avoue ! Mais, souvent, je ne peux pas m'empêcher d'être réducteur sur ces questions.

En fait, nous n'avons pas de religion sur les barrages. Pour ou contre ? Chaque cas est à examiner. Ainsi, dans le Sud-Ouest, où se pose très précisément un réel problème de ressources, nous avons donné notre accord à un plan d'équipement décennal.

En ce qui concerne la Loire, c'est un peu différent, car les ouvrages projetés répondent à d'autres priorités : il se pose un problème d'écrêtement de crue, donc de lutte contre les inondations, et un problème de soutien d'étiage.

Pour le projet de Chambonchard, j'ai demandé que l'on évalue exactement les besoins agricoles. Or, les résultats témoignent d'une grande disparité ; il faut donc y regarder d'un peu plus près.

J'ai proposé un site différent, qui serait bien meilleur pour la prévention des inondations. Pour ma part, je n'ai donc aucune objection de principe à la construction de ces ouvrages ; simplement, comme il y avait des polémiques, j'ai demandé qu'on y regarde de plus près.

M. François Gerbaud. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. Brice Lalonde, ministre délégué. Je vous en prie.

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

M. François Gerbaud. Je vous remercie, monsieur le ministre, de me permettre de vous interrompre.

Je n'ai pas du tout abordé le problème de Chambonchard sous un aspect polémique. Mais la proposition que vous avez faite de surélévation du barrage de Rochebut se traduit par un manque de 80 millions de mètres cubes d'eau par rapport au projet Chambonchard, et ce dans des terres agricoles, en tout cas terres à blé, qui n'ont pas d'autre source d'irrigation puisque les réserves d'eau en profondeur sont quasi inexistantes, en tout cas sûrement insuffisantes et de nature à compromettre l'alimentation en eau potable des syndicats des eaux de la région. Chambonchard est donc la solution.

C'est la seule remarque que je m'autorise à faire.

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

M. Brice Lalonde, ministre délégué. J'ai le plaisir de vous confirmer, monsieur le sénateur, que les études que j'ai demandé de réaliser soulignent la nécessité d'une retenue.

Ce qui m'a beaucoup frappé, dans cette affaire, c'est que toute l'étude avait été entreprise sans tenir compte des ouvrages existants. Pourquoi ? Parce que ces ouvrages étaient généralement exploités par Electricité de France et que le cloisonnement est tel, dans notre système, que l'on n'a pas du tout pensé qu'ils pouvaient être utilisés à d'autres fins.

Nous avons donc passé convention avec E.D.F. pour que l'eau potable ou d'irrigation puisse aussi être servie par les barrages E.D.F.

Allant plus loin, nous nous sommes rendu compte que la retenue de Rochebut pouvait aussi assurer les fonctions qui étaient dévolues au projet de Chambonchard. Il nous reste à

examiner cela dans le détail ; mais le principe m'a paru intéressant et porteur d'avenir, d'autant qu'il permet d'économiser un site.

Il ne s'agit donc pas, de ma part, d'un « barrage aux barrages », madame Bidard-Reydet.

M. de Villepin m'a interrogé sur les nitrates. Il a précisé que ceux-ci n'étaient pas seulement d'origine agricole ; en effet, il y a beaucoup de nitrates d'origine municipale, en quelque sorte. Nous avons donc à faire des efforts dans cette direction. Nombre de nos ouvrages d'épuration des eaux usées devront comporter un filtrage « antinitriant », si vous me permettez d'utiliser ce vocabulaire technique. On devra éliminer les phosphates et les nitrates.

En revanche, en ce qui concerne les nitrates d'origine industrielle, il y en a suffisamment peu pour que l'on puisse régler la question au cas par cas.

En ce qui concerne les nitrates d'origine agricole, il y a deux sources principales de pollution : les élevages industriels - c'est relativement simple à résoudre - et la grande céréaliculture. Là, c'est évidemment plus difficile.

J'en veux pour preuve le piétinement, par exemple, de nos conversations européennes. Nous avons beaucoup de mal à avancer à l'échelon européen, sans doute parce que la différence est grande entre le Portugal, la Beauce ou les Pays-Bas. Tant que nous ne serons pas parvenus à nous mettre d'accord à ce niveau, nous aurons des difficultés sur le plan national, car les risques de distorsion de concurrence sont très grands.

J'ai cependant bon espoir, car la présidence luxembourgeoise m'a annoncé être plus intéressée par ces problèmes que la présidence italienne qui s'achève.

On assiste, bien entendu, à une prise de conscience importante, y compris dans le monde agricole, avec, quelquefois, d'ailleurs, des effets pervers. Certains agriculteurs m'ont fait savoir que, craignant l'instauration de quotas en matière de nitrates, ils allaient augmenter l'utilisation qu'ils en font pour prévenir ce genre de mesure.

Je suis satisfait de cette prise de conscience générale. J'espère bien qu'elle va se traduire surtout par des méthodes culturales et agricoles plus respectueuses de l'environnement. Au fond, chacun y gagnera.

En ce qui concerne les contrats de rivière, j'ai annoncé, en présentant mon budget, une augmentation des moyens mis à leur disposition. Chacun en est très satisfait, comme moi-même. C'est un des meilleurs moyens d'associer toutes les collectivités locales et tous les usagers, y compris le public. C'est un outil tout à fait remarquable.

En outre, ainsi que je l'ai indiqué à M. Oudin, nous y avons ajouté le contrat de baie, qui est également un moyen de passer par-dessus tous les cloisonnements administratifs, même de département à département.

C'est donc, si je puis dire, sous la tutelle du ministère de l'environnement que ces contrats devraient se conclure. Pour le cas qui vous préoccupe, monsieur le sénateur, nous pouvons demander ensemble au préfet de mener les premières conversations pour aboutir.

Quant à l'eau, nous allons en reparler puisque le projet de loi sur l'eau sera discuté dans l'année qui vient. Des moyens accrus seront accordés à l'étude de la ressource, dont les agences, au fond, peuvent s'occuper. C'est ce que je proposerai.

Monsieur Gerbaud, vous m'avez parlé des mégisseries. Là encore, le contrat de rivière peut être utilisé pour lutter contre l'ensemble des pollutions. Les mégisseries posent un problème difficile : ce sont généralement des entreprises assez petites, par conséquent, il faut qu'elles se groupent pour réussir.

Monsieur Oudin, vous m'avez demandé ce que je pensais du F.N.D.A.E. Progressivement, l'ensemble de l'administration de l'eau devra se coordonner, pour ne pas dire se rassembler. Ce ne sera peut-être pas chose très facile. Le ministère de l'agriculture, lui non plus, n'a pas envie, dans une situation difficile, de se présenter devant vous avec des amputations de budget correspondant au transfert du F.N.D.A.E. Il faut le comprendre !

Si la gestion du F.N.D.A.E. passait au ministère de l'environnement, peut-être seriez-vous un certain nombre à faire observer au ministre de l'agriculture que ses moyens dimi-

nuent dans des moments difficiles ! Ce sont, en fait, des raisons de cette nature qui, pour le moment, ralentissent quelque peu les opérations.

Ainsi que je vous l'ai dit tout à l'heure, le Premier ministre ne s'opposerait pas à une augmentation des redevances des agences de bassin pour financer les priorités. Donc, dans la droite ligne de ce qui a été fait pour l'agence Rhin-Meuse et l'agence de Bretagne, où les programmes ont été accrus par rapport aux prévisions initiales, le Gouvernement voit d'un œil favorable l'accroissement des investissements dans le domaine de l'eau, dans des proportions raisonnables, évidemment, qui feront, précisément, l'objet de discussions dans les comités de bassin.

Monsieur Oudin, peut-être devrais-je lier votre question sur le littoral et l'application de la loi « littoral » aux nombreuses questions qui m'ont été posées sur le Conservatoire.

Le Conservatoire du littoral a eu un supplément de crédits grâce à la réserve parlementaire. Mais la discussion doit être franche entre nous : nous ne pouvons pas, par le biais du Conservatoire du littoral, acheter tous les espaces littoraux dignes d'être préservés, d'autant que, plus ils sont dignes d'être préservés, plus ils sont chers.

Le Conservatoire du littoral a déjà fait un travail remarquable. Il n'est qu'à voir ce qui, grâce à lui, a pu être préservé, par exemple sur la Côte d'Azur, en Corse ou ailleurs.

Mais nous devons, par-delà l'action du Conservatoire du littoral, utiliser les moyens législatifs et réglementaires, les prescriptions d'intérêt général qui sont de la loi « littoral ». Nous devons donc avoir une panoplie de moyens pour conserver le littoral.

La loi « littoral » a été votée à l'unanimité, mais aucun décret d'application n'a été pris. C'est souvent à ce niveau que les choses deviennent difficiles : dans l'euphorie, au Parlement, on vote la loi et, ensuite, elle n'est pas appliquée.

En ce qui me concerne, pour les espaces naturels, j'ai demandé que les décrets d'application soient pris rapidement. Mais une fois que le décret d'application L. 146-6 a paru, il a fallu aller sur le terrain pour voir comment il s'appliquait. Tout cela est très difficile.

Je donne sans cesse des instructions pour qu'il y ait concertation avec les élus. En effet, nous ne devons pas attendre d'être dans la situation de l'Espagne. On a assisté, dans ce pays, à une chute considérable de la fréquentation touristique parce que les touristes ne prenaient plus plaisir à aller sur le littoral. Or, déjà, sur le littoral de la Côte d'Azur, en certains lieux, on enregistre des chutes de fréquentation en raison de la présence de constructions d'une très grande laideur.

Nous devons tous faire attention à ne pas détruire cette « poule aux œufs d'or » qu'est notre magnifique littoral. Je suis donc obligé de demander une application assez stricte de la loi « littoral ».

Pour autant, je reconnais qu'il se pose quelques problèmes d'interprétation, notamment avec les professionnels de la mer, dont les ostréiculteurs. Je suis prêt à discuter pour que chacun ait satisfaction.

Bien entendu, la loi « littoral » n'est en rien un obstacle à l'exercice plein et entier des prérogatives des élus du littoral en matière d'urbanisme. C'est simplement une disposition d'ordre national qu'il nous faut appliquer et sur la doctrine de laquelle nous devons nous mettre d'accord. Quelques départements sont allés plus vite que d'autres. Si vous le souhaitez, nous pouvons organiser une réunion - vous l'avez organisée vous-même, je crois, avec les associations - pour étudier les problèmes d'application et en tirer une doctrine générale.

M. Jacques Oudin. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. Brice Lalonde, ministre délégué. Vous avez également parlé de la formation, monsieur Oudin. Je veux attirer votre attention sur l'existence de classes d'eau, organisées par les agences de bassin, par exemple, qui sont très efficaces. Elle ont un grand succès auprès des professeurs et des écoliers, qui apprennent beaucoup de choses sur l'eau. Cette action va dans le sens d'une information plus grande sur les problèmes de l'environnement.

M. Hugo m'a demandé si nous avions une vision politique des parcs naturels régionaux. Il a fort justement dit que ceux-ci couvraient 7 p. 100 du territoire national et que, si nous

continuions au rythme où les candidatures sont déposées à la direction de la protection de la nature et à la commission des parcs naturels régionaux, ils couvriraient bientôt 25 p. 100 du territoire.

C'est peut-être aller un peu vite en besogne, mais il est certain que ces parcs rencontrent un grand succès. Je me demande si nous ne devrions pas passer à une seconde étape, en renforçant les prescriptions qui s'appliquent à ces parcs naturels régionaux. Il y a, en effet, une très grande disparité d'un parc à l'autre. Certains, par exemple, ont des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, les S.D.A.U., d'autres non. Il ne faut donc pas faire tout et n'importe quoi dans ces parcs. Autrement, le public, qui ne voit d'ailleurs pas la différence entre le parc national et le parc naturel régional, finirait par perdre toute confiance dans ce mot de parc.

Je souhaite, que, dans ces parcs naturels régionaux, on puisse expérimenter d'autres formes plus modernes de gestion de l'espace rural, et notamment expérimenter avec les agriculteurs, dont nous connaissons les difficultés, des formes de productions de qualité sous le label « parc naturel régional », productions qui permettraient aux agriculteurs d'entretenir le parc naturel régional et de bénéficier de moyens d'existence convenables.

MM. Gérard, Vidal, et surtout M. Martin, souhaitent confier au ministère de l'environnement la responsabilité de la forêt. Je m'en réjouis, mais je ne peux répondre à la place de mes collègues.

Les incendies de forêt préoccupent le Gouvernement comme vous-mêmes. Je suis intervenu à plusieurs reprises lors de réunions interministérielles sur la prévention des incendies de forêt, sur le débroussaillage. J'ai présenté un certain nombre de propositions qui, pour l'essentiel, ont été retenues, notamment en matière d'urbanisme et de zones incendiées. Nous devons maintenant les appliquer. Nous reviendrons devant vous vous rendre compte de leur efficacité.

Bien entendu, la politique de la forêt comporte deux volets, l'un concerne la production - elle doit rester l'affaire des professionnels : il faut produire du bois - l'autre, évidemment de plus en plus important, concerne sa protection.

MM. Hugo et de Villepin ont élevé le débat au niveau européen. Bien entendu, le Gouvernement est favorable à la subsidiarité. Malheureusement, s'agissant de la chasse, la fameuse directive n° 1979 sur la protection des oiseaux pose un problème d'interprétation. Nous demandons à la Commission de préciser le sens exact de certaines formules utilisées. C'est une leçon pour l'avenir : les textes doivent être plus précis et mieux rédigés.

En l'occurrence, il s'agit d'oiseaux migrateurs. La Communauté, à bon droit, a estimé qu'il était de son devoir d'organiser une sorte de gestion solidaire des espèces migratrices. Ce n'est pas facile.

L'application des directives européennes préoccupe M. de Villepin. En réalité, une grande partie des griefs de la Commission envers la France sont « juridistes », donc pas très importants : transcription des obligations sous forme de circulaires au lieu de décrets... Quoi qu'il en soit, les préfets ont reçu ces circulaires et la directive est appliquée sur le terrain.

Nous acceptons bien volontiers de prendre un décret, mais cela requerra une année supplémentaire. Pendant ce temps, la Commission continuera à nous reprocher de ne pas avoir transcrit la directive.

J'ai demandé, au nom de la France, que l'on puisse progressivement vérifier si, sur le terrain, la législation communautaire était appliquée, au lieu de s'en tenir à une vision purement juridique des faits.

Il n'en reste pas moins que des difficultés se posent dans certains domaines. La procédure est délicate à suivre quand plusieurs ministères sont concernés : le ministère de la santé pour les eaux de baignade et les eaux potables, le ministère de la mer pour les eaux conchylicoles ou piscicoles, etc.

Quant à l'utilisation du plastique biodégradable, l'état actuel des recherches ne permet pas de trancher la question. Est-ce une bonne solution ? Fabriquer du plastique biodégradable consiste à mettre de l'amidon au milieu des chaînes de plastique. L'amidon se dégrade et il reste des bouts de plastique, plus petits et donc plus facilement attaques par les microbes.

Pour les sacs, nous pourrions peut-être passer directement au papier. Pour le plastique, peut-être la solution serait-elle de le recycler et de le réutiliser.

J'étudie néanmoins cette proposition avec intérêt.

M. Sérusclat, évoquant l'Ineiris, s'est félicité de la part que pourrait prendre cet institut dans les études de danger, les probabilités d'accidents, parfois à la limite du probable, mais qui, dans certains quartiers ou zones industrielles, par effet « domino » pourraient survenir. Effectivement, l'Ineiris peut utilement affecter des moyens à ce type d'études.

M. Sérusclat, évoquant les biotechnologies, a dit que mon département ministériel avait autorisé des expériences en plein champ. Ce n'est pas vrai. En revanche, mon département est intervenu auprès de la Communauté européenne pour élaborer une réglementation communautaire sur les biotechnologies. C'est fait. Deux directives communautaires ont été adoptées, l'une sur les installations confinées - les microbes ne sortent pas du laboratoire - l'autre sur la dissémination volontaire de bactéries transformées.

Cette réglementation communautaire était indispensable. En effet, certains Etats de la Communauté européenne s'orientaient vers des législations tout à fait différentes qui conduisaient les entreprises à vouloir s'expatrier en Australie ou ailleurs, pour continuer à travailler sur les biotechnologies.

Par conséquent, nous devons, dans le domaine des biotechnologies, prévoir tout de suite des procédures et non pas, comme cela fut le cas pour le nucléaire, mettre en place celles-ci après que l'industrie s'est développée.

D'ailleurs, je présenterai au Parlement un projet de loi sur la dissémination volontaire de bactéries modifiées. Nous devons toujours précéder l'événement.

M. Sérusclat a parlé du silure - le poisson-chat - et m'a demandé s'il était vraiment nécessaire d'injecter des hormones de croissance à ce poisson. Ma réponse est non. Le ministère de l'environnement n'a aucun intérêt à promouvoir ce genre d'« exhibitionnisme biologico-je-ne-sais-quoi ». Trop de silures envahissent déjà nos cours d'eau ; c'est une véritable peste et le ministère de l'environnement ne souhaite pas qu'ils soient plus gros.

M. Jean Simonin. Surtout pas !

M. Brice-Lalonde, ministre délégué. Vous avez évoqué, madame Bidard-Reydet, au nom de M. Bangou l'îlet Cosson, en face de Pointe-à-Pitre. Je suis tout à fait favorable à l'intervention du Conservatoire du littoral, mais à condition, évidemment, que ce soit pour protéger l'îlet contre l'urbanisation. Il faut que nous soyons bien clairs sur ce point. C'est une question sur laquelle je serai heureux de réfléchir avec vous.

Mme Bidard-Reydet a également parlé des transports. Voilà une vraie question, madame le sénateur ! Je suis content de savoir qu'au fond vous avez changé de doctrine à cet égard !

Mme Danielle Bidard-Reydet. M'autorisez-vous à vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. Brice Lalonde, ministre délégué. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à Mme Bidard-Reydet, avec l'autorisation de M. le ministre.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Je regrette que M. le ministre me réponde sur ce ton. Cela fait deux fois que je lui parle des problèmes de transport et qu'il me répond que nous avons changé d'opinion.

Nous n'avons pas changé d'opinion, monsieur le ministre. Si nous estimons que certaines autoroutes doivent être construites, parce qu'elles présentent un intérêt réel pour les populations et les régions qu'elles traversent, nous sommes en revanche opposés à certains tracés.

Vous n'allez pas me dire, vous, ministre de l'environnement, que le tracé de l'autoroute A 16, qui coupe en deux le parc de La Courneuve, est une bonne chose ! Ou alors je ne comprends plus !

M. Brice Lalonde, ministre délégué. Madame le sénateur, il n'y a pas de honte à changer d'avis ! Quand on voit les catastrophes écologiques qui se produisent dans certains pays, on se dit qu'au fond il vaut mieux parfois changer d'avis plutôt que de persévérer.

Mme Marie-Claude Beaudou. Ce n'est pas une réponse !

M. Jacques Oudin. C'est excellent comme réponse !

M. Brice Lalonde, ministre délégué. Je suis d'accord avec vous : on voit beaucoup trop d'autoroutes, de bitume, d'asphalte... Au ministère de l'environnement, mon administration sera toujours prête à vous entendre sur des choix de tracés d'autoroute, d'infrastructures, voire d'accord pour en faire moins.

Sur ce même sujet, M. Gerbaud m'a posé une question relative à la région parisienne.

Dans quelle mesure sommes-nous toujours de bonne foi quand nous parlons de la région parisienne ? D'une part, nous cherchons toujours, et à juste titre, à décentraliser les activités ; d'autre part, quand il s'agit du choix parfois délicat du siège de certains établissements ou organismes face à la concurrence d'autres pays européens, nous sommes prompts à défendre notre champion. Alors, nous ne sommes pas toujours de bonne foi !

J'aimerais, bien souvent, avoir, de la part de la représentation nationale, un mandat plus net sur la façon dont nous devons concevoir la concurrence entre la grande zone d'urbanisation qui s'étend de Londres jusqu'à Turin, et la région parisienne et la France. Ce n'est pas toujours très clair pour moi-même.

En tout cas, je réponds toujours favorablement lorsqu'il s'agit de revitaliser l'espace rural et d'éviter tout déséquilibre au profit des grandes villes.

S'agissant du bruit des aéronefs, je soutiens la proposition de M. Delebarre d'indemniser les riverains victimes des nuisances des aéroports.

Vous m'avez posé une question sur la pâte à papier et sur la paille. Franchement, vous devriez vous adresser au ministre de l'industrie et au ministre de l'agriculture, puisqu'il s'agit, si j'ai bien compris, d'un domaine conjoint. Si le ministère de l'environnement peut intervenir comme « catalyseur », il le fera volontiers, mais cela ne relève pas directement de sa responsabilité.

M. Oudin m'a demandé si j'avais eu le « plaisir » de me trouver derrière un autobus au démarrage - un autobus de la R.A.T.P. au diesel mal réglé, sans doute. J'ai déjà eu cette infortune, monsieur Oudin !

Qu'ai-je fait depuis que vous m'avez interrogé ? Nous avons créé l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. C'était l'outil qui me manquait pour pouvoir passer des contrats avec les municipalités.

En outre, j'ai réuni, voilà une semaine, au ministère, tous les maires des grandes villes qui ont des problèmes de pollution atmosphérique pour étudier avec eux les premières mesures à mettre en œuvre. Je leur ai proposé de passer des contrats entre cette agence et les organismes qui ont des flottes captives, que ce soit pour le transport, la collecte des ordures ménagères ou pour d'autres services municipaux, afin que les autorités municipales soient en avance dans la lutte contre la pollution.

Je tiens à rassurer M. Vizet, qui s'est, à juste titre, préoccupé du devenir des personnels des agences regroupées dans l'Agence de l'environnement. J'ai déjà répondu à maintes reprises à cet égard, y compris ici-même, lors de la discussion du projet de loi.

Je confirme de nouveau que les activités de l'agence ne sont pas appelées à se réduire, bien au contraire. En ce qui concerne les personnels, j'ai apporté aux agences plus petites la certitude qu'il y aurait des créations d'emplois, y compris cette année, qu'elles pourraient acheter les locaux qu'elles souhaitent là où elles se trouvent. Tout cela est acquis, écrit. J'ai à cœur de rassurer l'ensemble des partenaires et du personnel de ces agences.

Enfin, MM. Vidal et Sérusclat m'ont interrogé sur la formation. Nous en discutons avec M. Jospin. Certains me disent qu'il faut former les enfants dans les écoles maternelles. D'autres, qu'il faut former les ingénieurs dans les grandes écoles. Il faut vraisemblablement faire les deux, et nous ferons les deux. Nous cherchons, à l'heure actuelle, à concilier sur l'ensemble du cursus scolaire et universitaire les impératifs de la formation à l'environnement, sans en rajouter exagérément.

Bien entendu, je ne pourrai pas répondre à toutes les questions qui m'ont été posées.

Certains d'entre vous m'ont dit, qu'il y avait un écart entre les espérances du plan national pour l'environnement et le budget de l'environnement.

Certes, mais le plan national pour l'environnement est un plan sur dix ans. Je ne peux pas tout faire en un an. J'ai simplement voulu vous indiquer dans quel esprit je vous présentais ce budget et quelles étaient mes intentions. Je ne les cache pas. Quand on a un département ministériel comme l'environnement, il faut annoncer l'objectif, il ne faut pas ruser ; il faut dire : voilà où nous voulons arriver. Je considère que l'environnement sera une des missions essentielles de l'action publique dans les prochaines années.

Je plaide pour le renforcement du ministère de l'environnement dans les années à venir. Je sais ce que je veux. Je sais ce que je vais proposer. Ce ne sera pas facile à obtenir, mais la tonalité de l'ensemble de vos interventions me montre que je pourrai compter sur vous.

Pourquoi faut-il renforcer le ministère de l'environnement ? Précisément pour éviter le reproche que vous pouvez être tentés de me faire, selon lequel il serait le ministère de l'interdiction. Il n'en est rien !

De plus en plus, le ministère de l'environnement est un ministère de gestion. De plus en plus, il passe contrat. Il faut évidemment des moyens, afin d'inciter les collectivités locales, les entreprises ou même d'autres administrations à infléchir leur politique.

Ainsi, les contrats de gestion d'espace sont une excellente idée et nous essayons d'en passer de plus en plus dans le domaine de la protection de la nature.

Comment va la planète ? Mon Dieu ! Elle ne va pas si bien que cela, monsieur Oudin ! Hier, à Toulouse, je disais que, dans dix ans, nous serions à la révision des 2 000. (*Sourires.*) A ce stade, nous avons évidemment quelques problèmes d'encrassement, quelques difficultés. Nous sommes quelques milliards de plus que lors de la révision des 1 000. Il est bien certain que si n'intervient pas un infléchissement extrêmement prononcé de nos comportements, de nos idées même, et sans doute de notre action publique, nous connaissons des difficultés.

Cependant, c'est avec beaucoup d'optimisme que j'aborde les dix prochaines années. En effet, je constate que je peux, que nous pouvons compter sur l'aide de nos concitoyens, qui attendent beaucoup de nous, et sur l'excellente coopération entre une administration qui se situe un peu en marge des conflits habituels de la politique et la représentation nationale, notamment le Sénat. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur les travées de l'union centriste et du R.P.R.*)

M. Emmanuel Hamel. Merci, monsieur le ministre.

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

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

M. Jacques Oudin. Monsieur le ministre, je vous remercie pour toutes vos réponses.

J'ai noté avec intérêt que vous avez retenu l'idée des contrats de gestion d'espace entre votre ministère et les collectivités locales. A mon avis, ce n'est que comme cela que nous avancerons.

En revanche, monsieur le ministre, vous me permettrez de penser que vous avez été un peu prudent, ou pusillanime, vis-à-vis de certaines administrations ou grandes entreprises.

Le recyclage des matières plastiques, ce sont les grandes entreprises qui en ont le monopole. Il ne faut donc pas hésiter à être ferme à leur égard.

Le problème de la R.A.T.P. n'est pas anecdotique. Non ! La Régie utilise un carburant spécial qui est plus polluant que les autres carburants.

M. Brice Lalonde, ministre délégué. Ah bon ?

M. Jacques Oudin. Mais oui ! Vérifiez-le, et essayez de remédier à cela.

Par ailleurs, vous ne m'avez pas répondu sur le 1 p. 100 E.D.F. environnement. Il peut être extraordinairement intéressant pour la nation. Que de villages, que de sites, que de zones sensibles sont défigurés par ces poteaux inesthétiques !

Certes, monsieur le ministre, E.D.F., c'est un monstre dans la nation, c'est quelque chose d'énorme. Mais cela ne doit pas empêcher le dialogue avec E.D.F. pour aboutir à une solution.

M. Brice Lalonde, ministre délégué. Je demande la parole.

M. le président. Vous avez la parole, monsieur le ministre. Vous l'avez quand vous le souhaitez, pour le temps que vous voulez. Chaque fois que vous la prenez, vous ouvrez le droit de réponse.

M. Brice Lalonde, ministre délégué. Je vous remercie, monsieur le président. Tout à l'heure, vous avez été un peu dissuasif. Compte tenu de l'ampleur de ses travaux, je ne voudrais pas faire perdre son temps au Sénat.

Mais je ne peux pas laisser dire que le ministre de l'environnement serait intimidé par des grandes entreprises.

Le ministre de l'environnement et ses services discutent à coup sûr avec les industriels. Le ministère de l'environnement et moi-même sommes là pour défendre non pas l'industrie, mais l'environnement. Monsieur Oudin, vous m'apprenez que la R.A.T.P. utiliserait un carburant spécial plus polluant que les autres. J'en suis stupéfait. Je vais tout de suite aller voir ce qu'il en est.

Il m'est déjà arrivé d'avoir des problèmes avec les entreprises automobiles françaises, qui ne voulaient pas de normes européennes contraignantes dans le domaine de la pollution. Cela m'a pris un mois de plus parce qu'il y avait une résistance, mais les décisions ont été prises.

De même, il m'est arrivé d'avoir des problèmes avec une firme française parce qu'elle ne voulait pas entendre parler de détergents sans phosphates. Les décisions ont fini par être prises, monsieur le sénateur !

Il n'y a pas de timidité de ma part, mais une volonté de concertation, comme cela est normal, et vous m'encouragerez certainement dans cette voie.

En tout état de cause, je serai content si, d'ici à l'an prochain, je peux apporter un début de réponse à toutes les questions que vous m'avez posées.

M. le président. Nous allons procéder à l'examen et au vote des crédits concernant l'environnement et figurant aux états B et C.

ÉTAT B

M. le président. « Titre III : 309 140 066 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre III.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

M. le président. « Titre IV : 65 774 200 francs. »

La parole est à Mme Beaudeau.

Mme Marie-Claude Beaudeau. L'environnement, c'est un problème de société, avez-vous l'habitude de dire et d'écrire, monsieur le ministre. Il doit entraîner les énergies dans une recherche, une adaptation permanente aux évolutions de la nature et des modes de vie.

Bien entendu, je ne le conteste pas, je dirai même que je l'approuve. Mais s'il est un domaine où la diversité est grande et où tous les avis doivent être pris en considération, c'est bien celui de l'environnement.

Malheureusement, les élus que nous sommes ne rencontrent qu'un intérêt limité de la part des pouvoirs publics, de l'Etat, des préfetures et de vous-même, monsieur le ministre.

Je voudrais prendre trois exemples dans mes actions et interventions, modestes il est vrai, mais importantes pour la vie de régions entières de mon département.

Premier exemple, depuis longtemps, on exploite le gypse dans la forêt de Montmorency. Cela représente près de 70 p. 100 de la production française. Mais cette exploitation entraîne depuis longtemps bien des difficultés que vous connaissez : pratique du foudroyage, embouteillages continus dans certaines régions par les véhicules qui transportent le gypse dans des usines de traitement, impossibilité d'obtenir le classement d'une vallée comme celle de Chauvry dont tout le monde reconnaît la richesse et la nécessité de la protéger.

Je vous ai interpellé ici même. Vous n'aviez sûrement pas pu venir me répondre. Vous m'avez fait dire à deux reprises, d'abord par M. le ministre délégué à la mer, puis par M. Dreyfus, secrétaire d'Etat auprès de M. le Premier ministre, que cette vallée était sur le point d'être classée et que le préfet du Val-d'Oise était en train de prendre des mesures. Elle ne l'est toujours pas et les manifestations des habitants et des élus locaux se poursuivent. Il serait temps que vous entendiez les voix de toutes celles et de tous ceux qui connaissent et aiment la région.

Tout à l'heure, vous avez parlé de concertation. A plusieurs reprises, je vous ai demandé des entrevues, au nom des associations et des élus locaux. Vous n'avez pas voulu me les accorder. En tout cas, puisque vous avez l'air de beaucoup circuler, nous vous proposons de venir à Chauvry voir de quoi il s'agit pour bien comprendre qu'il faut à tout prix protéger cette vallée.

Mon deuxième exemple concerne aussi mon département : l'acheminement et le rejet des déchets, des gravats de la région parisienne, qui posent un problème sérieux. L'existence de décharges, de plusieurs dizaines d'hectares, voire de plus de 100 hectares, inquiète, pollue, modifie les sols, le sous-sol et l'écoulement des eaux.

Les élus ont demandé une réglementation, des interventions. La loi du profit semble la plus forte. L'exploitation des décharges, surtout celles qui accueillent des déchets radioactifs ou de chantiers de démolition, est florissante. Alors, les décharges s'étendent, montent. Nous, pauvres élus locaux, nous ne savons que faire. Nous assistons, impuissants, au développement de ces phénomènes et nous en sommes réduits à réfléchir, lors de l'établissement des plans d'occupation des sols, au devenir de ces décharges.

Mon troisième exemple, c'est le traitement des ordures ménagères.

Chaque individu, d'après ce que j'ai pu lire, produit 330 kilogrammes d'ordures ménagères par an dans notre pays et les entreprises rejettent 150 millions de tonnes de déchets industriels.

Or, les réglementations sont moins strictes et sont plus laxistes dans notre pays, ce qui explique que la France est devenue importateur de déchets industriels - 250 000 tonnes annuellement si l'on en croit le supplément du journal *Le Monde* du 22 novembre dernier. La France deviendrait-elle la poubelle de l'Europe ? Il ne s'agit pas pour nous d'un grand honneur.

Parmi ces déchets, on peut distinguer trois catégories : ceux qu'on recycle, ceux qu'il faut éliminer et ceux qu'il convient de stocker.

Pour l'élimination des ordures ménagères, de nombreuses usines d'incinération se sont implantées aux portes des villes, jusqu'au cœur des cités. Elles représentèrent, lors de leur implantation, un progrès car - je veux insister sur ce point - le feu est plus rapide que le pourrissement.

Depuis, nombre de ces usines ont vieilli et elles sont inadaptées aux techniques modernes. La plupart d'entre elles sont incapables de protéger sérieusement l'environnement, la vie des populations et la végétation environnante.

A Sarcelles, par exemple, fumées, odeurs, rejets de particules touchent la vie de milliers de familles et, suivant les directions prises par les rejets, permettent aux Sarcellois de prévoir le temps et rythment la qualité de leur vie. « Aujourd'hui sera un jour avec fenêtres ouvertes ou fenêtres fermées », disent les habitants de ces quartiers.

Je vous pose cette question, monsieur le ministre, car des retards se manifestent au niveau des ministères. Pour l'usine d'incinération de Sarcelles, le conseil général du Val-d'Oise et le conseil régional d'Ile-de-France sont prêts à financer les travaux et le dossier technique est au point.

Il n'en est pas de même, semble-t-il, de l'agence pour la qualité de l'air, dont on attend toujours, malgré les promesses, une subvention de 7,5 millions de francs. Je vous demande donc où en est la conclusion de ce dossier.

Je vous propose, monsieur le ministre, de définir un plan hardi d'implantation, de modernisation des usines d'incinération des ordures ménagères, avec une priorité pour la région parisienne, là où les problèmes se posent avec acuité. *(Applaudissements sur les travées communistes.)*

M. le président. Je vais mettre aux voix les crédits figurant au titre IV.

M. Louis Virapoullé. Je demande la parole.

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

M. Louis Virapoullé. Monsieur le président, des orateurs éminents se sont exprimés sur ce projet de budget.

Monsieur le ministre délégué, la France, vous le savez, ne s'arrête pas au continent, elle s'étend au-delà des mers. Permettez-moi, à l'occasion de ce vote, de vous dire que le département de la Réunion suit avec beaucoup d'intérêt l'action nouvelle, entreprenante et énergique qui est la vôtre. Nous avons remporté plusieurs concours de villes fleuries. Cependant, nous mettons en place actuellement - et vous devez le savoir - un tissu industriel. Nous souhaitons de votre part la plus grande vigilance.

Les industriels réunionnais sont des responsables. Ils souhaitent engager le dialogue avec vous. Je voudrais que les portes de votre ministère soient ouvertes aux socio-professionnels.

Ainsi, à la Réunion, une usine sucrière a passé un contrat avec E.D.F. Cela démontre que l'on peut travailler dans de bonnes conditions de coordination. Cette usine pourra utiliser sa bagasse, c'est-à-dire le résidu de la canne à sucre, pour produire une bonne partie de l'électricité de l'île.

Monsieur le ministre, peut-être pourriez-vous me rassurer en me disant que votre ministère sera particulièrement prudent et s'intéressera à tous les problèmes qui concernent, d'ailleurs, l'ensemble des départements d'outre-mer et pas seulement celui de la Réunion. Il faut en effet que, bien que nous soyons très loin, lorsque nous voulons vous contacter, vos services - je sais qu'ils sont particulièrement courtois - puissent répondre à notre appel.

M. Pierre Laffitte. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Pierre Laffitte. Monsieur le ministre, je voudrais formuler une simple remarque concernant la terminologie adoptée pour les implantations régionales de votre ministère.

Je pense que vous saurez éviter un danger, qui risque d'être très grand. En effet, la tradition administrative française, que je connais bien, veut malheureusement que les directions passent plus de temps à guerroyer les unes contre les autres qu'à remplir leur véritable fonction, qui devrait consister à être le délégué du ministre auprès des régions, voire des départements.

Se pose donc un problème de terminologie. Celle que vous avez l'intention d'adopter - peut-être n'est-il pas trop tard pour en changer - risque, à terme, de provoquer ces multiples guerres de frontières dont nous sommes témoins. En effet, je connais peu de cas où une direction régionale - voire une direction d'un ministère - ne se soit pas « accrochée » avec une autre et n'ait pas défendu bec et ongles ses pouvoirs anciens.

La démarche consistant à transformer les directions régionales de l'industrie et de la recherche en directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, devrait être généralisée, de façon que les quelques dizaines de milliers de fonctionnaires régionaux de l'Etat, qui sont compétents et valeureux, puissent effectivement se sentir concernés très directement par l'action en faveur de l'environnement.

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

Je mets aux voix les crédits figurant au titre IV.

(Ces crédits sont adoptés.)

ÉTAT C

M. le président. « Titre V. - Autorisations de programme : 130 310 000 francs.

« Crédits de paiement : 43 980 000 francs. » *(Adopté.)*

« Titre VI. - Autorisations de programme : 552 448 000 francs.

« Crédits de paiement : 224 191 000 francs. » *(Adopté.)*

Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant l'environnement.

Équipement, 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 de finances 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, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, le projet de budget du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, dont nous commençons l'examen cet après-midi avec la section relative aux transports terrestres, aux routes et à la sécurité routière, tient une place très importante au sein du budget de l'Etat.

Bien sûr, cette importance résulte, en premier lieu, de son montant global : 124 milliards de francs en moyens d'engagement, 128 milliards de francs en moyens de paiement, ce qui représente 10 p. 100 du total des budgets civils de l'Etat et près du tiers du total des crédits d'investissement.

Mais cette importance tient, surtout, au rôle déterminant qui est le sien pour la modernisation économique de notre pays et l'amélioration de la vie quotidienne de nos concitoyens.

C'est cette double ambition qui justifie la priorité gouvernementale dont il bénéficie et qui se traduit, en termes budgétaires, par une hausse très substantielle des crédits - 6,1 p. 100 en moyens d'engagement - hausse sensiblement supérieure à celle du budget général.

En deux ans, ce budget aura connu une augmentation de 14,7 p. 100, à comparer aux 8 p. 100 d'accroissement de l'ensemble des moyens d'engagement des différents départements ministériels, hors charge de la dette.

Cette évolution favorable permettra, d'une part, de poursuivre le développement des infrastructures de transport, quel que soit le mode concerné, et, d'autre part, de maintenir les efforts dans le domaine de l'urbanisme et de l'habitat, trop souvent confrontés à des phénomènes d'exclusion. Nous aurons l'occasion d'y revenir samedi prochain.

Le budget des transports terrestres, des routes et de la sécurité routière, qui est à l'ordre du jour de notre séance de cet après-midi - nous tenterons, avec M. le ministre d'Etat, de répondre à vos préoccupations - traduit bien cette double orientation de modernisation économique et d'amélioration de la vie quotidienne.

C'est la raison d'être de ce ministère, que l'on qualifie volontiers de technique, alors qu'il a de profondes implications économiques, sociales et, au plein sens du terme, politiques.

Comment douter que parfaire et moderniser les réseaux d'infrastructures et de transport dont nos entreprises ont besoin, c'est asseoir leur compétitivité et assurer leur développement dans le cadre du marché européen ?

Il suffit de lire une carte des réseaux d'infrastructure en Europe pour constater la corrélation évidente entre le dynamisme économique de tel ou tel pays et la densité des services de communication. Et l'on voit bien que, parmi les toutes premières urgences qui s'imposent aux pays de l'Europe de l'Est, soucieux de rattraper leur retard en matière de développement économique, figure le développement de leur réseau de transport.

Rien n'est plus inexact que d'opposer investissements publics et privés, investissements d'infrastructures et investissements industriels. En réalité, ils sont largement complémentaires et l'affectation d'une partie de l'épargne disponible à l'investissement public est, parfois, un excellent moyen de favoriser l'investissement privé.

Il serait également illusoire de penser que le développement économique puisse ne pas reposer sur une forte cohésion sociale.

Faire des transports collectifs urbains une priorité, c'est se donner les moyens d'une meilleure maîtrise de la croissance et de l'environnement, c'est contribuer, avec l'action sur le logement, l'habitat et l'urbanisme, à la mise en œuvre d'une

politique de la ville luttant contre toutes les formes de ségrégation sociale, en cherchant à répondre aux besoins et aux aspirations quotidiennes des habitants de nos agglomérations.

Mais comment pourrait-on parler de cohésion sociale si devaient coexister des régions très urbaines, très industrialisées, bien desservies, et d'autres plus rurales, isolées, qui resteraient à l'écart des grands flux de circulation ? Le programme important de rattrapage des infrastructures, qui vise à permettre à chacun de se sentir correctement relié à l'ensemble du territoire national et à l'Europe, y contribue.

Pour la mise en œuvre de cette politique, il est bien évident que l'Etat n'est pas seul et qu'il travaille en étroite association avec ses partenaires que sont les collectivités territoriales et les entreprises publiques.

C'est, pour moi, une réelle satisfaction que de voir cette politique contractuelle traduite dans ce projet de budget.

Cette politique contractuelle trouve une application privilégiée dans le financement des investissements. Cela concerne, en premier lieu, le volet routier des contrats de plan Etat-régions.

Leur mise en œuvre pour la période 1989-1993 mobilisera 4,8 milliards de francs en 1991. Ce montant apparaît satisfaisant même si, en la matière, il aurait pu sembler souhaitable d'aller plus vite. A la fin de 1991, le taux d'avancement de l'exécution des contrats de plan sera ainsi de 58 p. 100 ; il était de 38,2 p. 100 à la fin de 1990.

Mais il est clair que l'Etat doit, au-delà des contrats de plan, assurer le financement des grandes liaisons d'aménagement du territoire. C'est pourquoi 1,3 milliard de francs seront consacrés à la poursuite des travaux sur les R.N. 9 et 20. En outre, devrait être engagé, grâce à une dotation de 200 millions de francs, un nouveau programme spécial d'aménagement de la R.N.7, qui prévoit de consacrer 1,8 milliard de francs en six ans au contournement des agglomérations encore traversées par cet axe très fréquenté ainsi qu'au traitement des sections les plus dangereuses.

Au-delà de l'effort d'investissement, le budget pour 1991 permettra la poursuite de l'entretien du réseau national.

Les crédits d'entretien prévus en 1991 - 2,6 milliards de francs en terme d'engagement - sont la reconduction de ceux de l'année précédente ; il en est de même pour les ouvrages d'art. Toutefois, une réduction affecte le programme de mise hors gel des chaussées, qui est déjà bien avancé, puisque 83 p. 100 du réseau national sont maintenant libres de barrières de dégel.

Le second exemple d'application d'une politique contractuelle favorable à l'investissement concerne les transports collectifs.

Pour l'Ile-de-France, 336 millions de francs en investissements sont prévus en vertu du contrat de plan entre l'Etat et la région. Aux crédits budgétaires, s'ajouteront le produit du versement transport et du compte d'affectation spéciale pour l'Ile-de-France, alimenté - vous le savez - par la taxe sur les bureaux.

Il est normal, en effet, dans le cadre d'une juste répartition de la charge entre le contribuable national et le contribuable local de la région que ce dernier supporte une large part du supplément de l'effort nécessaire pour financer le doublement du programme des travaux pour les transports collectifs en Ile-de-France.

Ce programme s'élèvera - je le rappelle - sur la durée du plan, à 9,6 milliards de francs. Il permettra, notamment, le lancement d'E.O.L.E. - Est-Ouest liaison express - et de Météor - métro est-ouest rapide - ainsi que l'achèvement de la ligne D et la construction du tramway Saint-Denis-Bobigny.

Pour ce qui concerne l'aide aux transports collectifs de province, il est prévu une dotation de 450 millions de francs, en augmentation de 36 p. 100 pour les métros et tramways de province. Cette dotation s'inscrit dans le cadre du programme de 2 milliards de francs décidé par le Gouvernement sur la durée du plan. Compte tenu de l'apport du versement transport et du concours des collectivités locales, c'est - je le rappelle - un programme global de l'ordre de 17 milliards de francs qui sera réalisé en la matière.

Sur les cinq ans du plan, peuvent être d'ores et déjà lancés ou prolongés les métros ou tramways de Lyon, Lille, Marseille, Grenoble, Strasbourg, Toulouse, Bordeaux, Reims, Rouen, Nantes et Rennes. En 1991, seront engagées, en particulier, les opérations de Reims, Rouen et Nantes. L'effort

réalisé depuis trois ans n'a pas d'équivalent dans le passé, puisqu'il aura permis l'engagement de huit opérations nouvelles de lancement ou de prolongement significatif de réseaux de transports collectifs.

A cet effort en faveur des métros et tramways s'ajoutera la poursuite de la politique contractuelle menée par l'Etat, afin de promouvoir les transports collectifs urbains et non urbains : 76 millions de francs y seront consacrés, ce qui représente une hausse sensible, notamment par l'intermédiaire de contrats de modernisation.

Ces derniers, compte tenu des ajustements intervenus lors de l'examen du projet de loi de finances à l'Assemblée nationale, bénéficieront, avec 30 millions de francs, d'une hausse de 50 p. 100 par rapport à 1990.

J'ai toutefois la conviction qu'il faudra, au cours du prochain plan, faire encore davantage, afin que les transports collectifs urbains puissent constituer, dans l'avenir, une véritable alternative au développement du trafic routier en agglomération. Je suis déterminé à proposer au Gouvernement une telle orientation.

En outre, il convient de mettre en cohérence cette politique favorable aux transports urbains avec l'action conduite dans le domaine de la ville.

En particulier, la bonne desserte par les transports en commun des grands ensembles et des quartiers en difficulté est l'un des éléments essentiels de leur intégration à la ville.

Les voies navigables constituent également un excellent exemple de nos efforts pour moderniser un mode de transport dont les qualités et le rôle ont trop souvent été négligés par le passé.

Le projet de budget pour 1991 marque, pour la voie d'eau, un tournant significatif, comme le prouvent les décisions du comité interministériel du 17 janvier 1990. Ainsi, 121 millions de francs sont prévus en faveur de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures et 137 millions de francs au titre des investissements.

Cet engagement budgétaire sera complété par des ressources nouvelles gérées par un établissement public national créé à cet effet. La taxe correspondante devrait rapporter 400 millions de francs. Au total, 658 millions de francs devraient être affectés au secteur des voies navigables, ce qui représente un quasi-doublement par rapport à 1990.

Mais cet effort de développement des infrastructures doit être organisé autour des schémas directeurs permettant d'en assurer la cohérence globale dans une perspective de moyen terme.

C'est pourquoi, en matière autoroutière, le Gouvernement vient d'arrêter, sur ma proposition, le nouveau schéma directeur, qui ajoutera 900 kilomètres aux 2 800 prévus par le précédent schéma. Ce nouveau schéma prévoit la réalisation du programme en quinze ans.

C'est un vrai sujet de satisfaction pour moi que d'avoir pu conclure une procédure ouvrant une perspective à la fois réaliste et ambitieuse pour notre réseau autoroutier, c'est-à-dire pour l'irrigation et le désenclavement de nos régions et de nos grandes agglomérations.

J'ai d'ailleurs souhaité qu'en matière de liaisons ferroviaires à grande vitesse notre pays se dote d'un tel outil, d'un tel schéma directeur. C'est pourquoi le Gouvernement a arrêté, sur ma proposition, l'avant-projet de schéma directeur des trains à grande vitesse.

Ce schéma, qui vise à établir les perspectives de développement à long terme d'un tel réseau, est en cours d'examen dans les différentes régions, la consultation devant s'achever avant la fin de l'année 1990. Le projet sera approuvé au début de 1991. C'est à cette occasion que seront prises les décisions de programmation intéressant, en particulier, l'est et le sud-est de la France.

Comme vous le voyez, s'agissant du développement de nos infrastructures, le Gouvernement ne manque pas d'ambition. Leur mise en œuvre nécessitera, de la part des services de l'Etat et des entreprises publiques, des efforts évidemment très importants.

S'agissant des entreprises de transport, il convenait que ces perspectives s'intègrent dans le cadre de relations contractuelles avec l'Etat.

Concernant la S.N.C.F., j'avais indiqué mon souhait que le contrat de plan permette de répondre aux problèmes du passé, en déchargeant l'entreprise de la dette liée aux déficits antérieurs, de faire face au présent en permettant à l'entre-

prise d'aborder les années qui viennent dans de bonnes conditions et de préparer l'avenir en assurant durablement le développement de la S.N.C.F.

Le premier point, j'avais eu l'occasion de le dire ici même, était essentiel. Il fallait décharger cette entreprise d'un héritage qu'il n'était pas légitime de lui faire supporter. C'est pourquoi 4 milliards de francs seront affectés en 1991 par l'Etat au traitement de la dette de la S.N.C.F. C'est pour nous un réel sujet de satisfaction que d'avoir vu aboutir un dossier qui, depuis des années, était en suspens.

Ainsi déchargée en partie du poids du passé, la S.N.C.F. est en mesure d'aborder le présent dans de meilleures conditions.

Cela impose de répondre aux trois enjeux stratégiques que sont le développement des liaisons rapides de voyageurs, l'amélioration des transports de la vie quotidienne et la consolidation de la situation du fret.

L'insistance mise sur les transports de la vie quotidienne, où s'exercent pleinement les missions de service public de la S.N.C.F., est une innovation.

L'innovation concerne, en premier lieu, la région parisienne, qui fera l'objet d'un avenant au contrat de plan, en relation avec l'élaboration du contrat de plan R.A.T.P., tant il est vrai que l'on ne peut dissocier les objectifs que doivent poursuivre les deux grandes entreprises de transports collectifs de la région parisienne.

Mais, d'ores et déjà, le programme d'investissement de la S.N.C.F. prévoit pour la banlieue plus de 16 milliards de francs sur la période 1990-1994, ce qui représente plus qu'un doublement pour la période antérieure.

Cet effort en faveur de la desserte de nos villes devra être poursuivi dans les autres régions au fur et à mesure du renouvellement des conventions qui sont maintenant conclues entre la S.N.C.F. et chacune d'entre elles.

C'est dans cette politique de conventionnement que doit être recherchée l'amélioration du service offert aux usagers par les dessertes d'intérêt régional.

La troisième orientation stratégique de ce contrat avec la S.N.C.F. concerne le fret.

Là encore, il ne faut pas se cacher un certain nombre de réalités. Ce secteur est soumis à une forte concurrence et il doit faire l'objet d'un important effort d'investissement si l'on souhaite que le transport ferroviaire de marchandises conserve sa place. Cela implique à la fois une amélioration très sensible du service offert aux entreprises qui ont recours à ce mode de transport et le développement résolu du transport combiné.

Je rappelle que ce projet de budget prévoit - c'est la première fois - 50 millions de francs de concours budgétaires pour financer le programme relatif aux transports de frets et aux transports combinés, lequel représentera au total, sur la durée du plan, 1,5 milliard de francs d'investissement.

C'est au prix d'un effort de rationalisation et de développement d'une politique que les spécialistes appellent « intermodale » que la S.N.C.F. pourra maintenir sa part dans le trafic de marchandises.

Enfin, si l'on se tourne vers le futur, le contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F. permettra, grâce à l'important programme d'investissements qu'il comporte, de préparer dans les meilleures conditions le développement du réseau.

L'augmentation est de plus de 50 p. 100 et concerne, j'y insiste, tous les réseaux : le réseau classique, le réseau banlieue et le réseau T.G.V. Les craintes de certains à propos d'une S.N.C.F. à deux vitesses n'ont pas lieu d'être. Nous devons être très vigilants.

Cette politique contractuelle qui a profondément modifié la nature des relations entre l'Etat et la S.N.C.F. doit également être mise en œuvre avec les autres entreprises publiques de transport.

S'agissant de la R.A.T.P., les travaux pour l'élaboration d'un contrat de plan sont en cours ; ils devraient aboutir au début de l'année prochaine.

Dans l'attente d'un tel contrat, la contribution de l'Etat au fonctionnement de l'entreprise est fixée à 4,3 milliards de francs pour la R.A.T.P.

Vous savez que je suis favorable à une évolution du cadre institutionnel et financier actuel. Celui-ci ne me semble pas satisfaisant et je souhaite que le contrat de plan ouvre des perspectives nouvelles dans ce domaine.

L'état, et donc le contribuable, ne peuvent supporter indéfiniment la charge de 4 milliards de francs par an de dépenses de fonctionnement. Il faut s'approcher de la vérité des coûts. Et, en tout cas, la région la plus riche de France ne peut durablement exiger cet effort de l'ensemble de la collectivité nationale.

Le développement de la politique contractuelle avec les entreprises de transport, dont je viens de présenter les principaux éléments, a été définie en plaçant au centre de nos préoccupations l'usager. Or le premier droit de l'usager c'est celui de se déplacer en toute sécurité.

Cela concerne bien des domaines et, bien évidemment, la politique conduite en matière de sécurité routière.

Le projet de budget de la direction de la sécurité et de la circulation routières pour 1991 traduit l'effort de l'Etat pour assurer dans les meilleures conditions les missions qui lui sont dévolues en matière de sécurité et de circulation.

En 1991, l'action de l'Etat en matière de sécurité routière s'orientera plus particulièrement dans quatre directions.

Il s'agit, tout d'abord, de la poursuite de l'effort entrepris en 1989 pour les aménagements de sécurité des infrastructures. Cet effort se traduit par une proposition de progression de 10 p. 100 des crédits de paiement, et 270 millions de francs d'autorisations de programme seront consacrés à cette action.

Il s'agit ensuite du développement de la politique contractuelle - elle est essentielle dans ce domaine également - menée avec les collectivités territoriales et de la poursuite de la politique d'actions locales. La dotation correspondante progressera de 13 p. 100.

Il s'agit également des actions de mobilisation de l'opinion publique visant à modifier les comportements ; 2,5 millions de francs supplémentaires y seront consacrés.

Il s'agit, enfin, de la formation des conducteurs.

Cette dernière permettra notamment la mise en œuvre du programme national de formation qui sera poursuivi en 1991. Ce programme est destiné à constituer une référence pédagogique unique pour les élèves, les formateurs et les examinateurs.

Par ailleurs, la politique de promotion de la conduite accompagnée sera poursuivie.

Globalement, le montant des crédits affectés à la formation à la conduite automobile et aux contrôles de l'aptitude des conducteurs sera de 207 millions de francs dans le projet de budget pour 1991.

En matière de circulation routière, le projet Sirius sera poursuivi dans le cadre du contrat de plan Etat-région d'Ile-de-France. L'Etat y consacrera 205 millions de francs pendant la durée du plan.

Ce projet vise, par une information en temps réel des automobilistes, à améliorer la fluidité du trafic sur les grands axes routiers en Ile-de-France.

Par ailleurs, il est proposé de fixer à 65 millions de francs le montant des crédits d'entretien des équipements d'exploitation routière, qui seront ainsi en progression de 10 p. 100 par rapport à 1990.

Avant de conclure, je rappellerai simplement qu'en matière de transports routiers le Gouvernement a proposé divers aménagements fiscaux, que vous avez examinés lors de la discussion de la première partie de la loi de finances. Ces aménagements vont dans le sens d'un renforcement de la compétitivité de nos entreprises, qui sont confrontées à la hausse du prix des carburants et à une concurrence internationale accrue.

Par ailleurs, le budget proposé prévoit 64,3 millions de francs pour l'organisation du marché et l'amélioration de la productivité des transports de marchandises.

Qu'il s'agisse de la route, des transports collectifs, des voies navigables ou de la sécurité routière, je vous ai présenté les grandes lignes du cadre dans lequel s'insérerait ce projet de budget.

La mise en œuvre de cette volonté nécessite des moyens budgétaires importants. Avec 53,1 milliards de francs pour les moyens d'engagement ; ils sont en hausse de 6,6 p. 100 par rapport à 1990.

Ces moyens visent, pour l'essentiel, à développer et à améliorer nos systèmes de transport, le plus souvent dans un cadre contractuel, autour de l'objectif prioritaire qu'est la qualité du service offert aux usagers.

Pour conclure, je vous ferai part de la fierté légitime que l'on doit avoir lorsque l'on doit s'occuper d'un secteur à la pointe des technologies les plus modernes, comme c'est le cas du secteur des transports et de la réalisation d'infrastructures.

Comment, tout d'abord, ne pas faire allusion au T.G.V., cette formidable réalisation, dont je plaçais la semaine dernière la cause aux Etats-Unis ?

Comment, ensuite, ne pas être impressionné par la prouesse technique réalisée par les entreprises françaises et britanniques travaillant au tunnel sous la Manche, qui ont réalisé leur jonction voilà deux jours à peine, à 40 mètres sous la mer ?

Je tenais, devant la Haute Assemblée, à rendre hommage à celles et ceux qui - venant des entreprises ou de l'administration - ont permis cette réalisation. (*Applaudissements.*)

Voilà les remarques que je souhaitais vous présenter, mesdames, messieurs les sénateurs, à propos de ce projet de budget.

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 (transports terrestres). Monsieur le ministre, vous avez eu raison d'achever votre propos par l'évocation de ces deux réalisations que sont le T.G.V. et le tunnel sous la Manche.

L'an dernier, à pareille époque, vous aviez quasiment battu le record du monde de vitesse. Voilà deux jours, vous participiez à une première sous la Manche.

C'est à juste titre que vous avez marqué votre fierté et remercié ceux et celles qui ont permis ces réalisations. Le Sénat s'associe à vos remerciements.

En dehors des voies navigables, qui font l'objet d'un rapport spécifique, le budget des transports terrestres pour 1991 atteint près de 43 milliards de francs et enregistre une augmentation de 8,64 p. 100 par rapport à 1990.

Cette augmentation résulte non seulement de la progression des interventions publiques, notamment des contributions à la S.N.C.F., mais également d'un renforcement significatif des dépenses en capital, puisque les autorisations de programme progressent de plus de 30 p. 100 par rapport à l'année précédente.

Une attention particulière doit être portée cette année aux crédits attribués à la S.N.C.F. en application du contrat de plan pour les années 1990 à 1994, à l'augmentation de l'indemnité versée à la R.A.T.P., à la progression des subventions d'investissement aux transports collectifs urbains de province et à la renégociation de la convention de continuité territoriale avec la Corse.

S'agissant des relations Etat-S.N.C.F., c'est le 14 mars 1990 que l'Etat et la S.N.C.F. ont signé un contrat de plan pour les quatre années qui viennent.

Ce contrat a trois priorités : le développement des liaisons rapides, l'amélioration de la qualité des transports de la vie quotidienne - entretien et sécurité notamment - renforcement du transport du fret par le développement du transport combiné.

Pour atteindre ces objectifs, trois grandes séries de mesures ont été définies. Il s'agit, d'abord, du maintien des contributions de l'Etat, lesquelles s'élèvent à 34,6 milliards de francs en 1991. Il s'agit également d'un important programme d'investissement, à concurrence de 100 milliards de francs sur la durée du plan. Il s'agit, enfin, de l'assainissement de la situation financière de la S.N.C.F. par la prise en charge d'une partie de la dette née de déficits cumulés.

Le projet de budget pour 1991 est la traduction exacte des dispositions prévues par le contrat de plan.

Pour ce qui est des investissements, un projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse a été rendu public par le Gouvernement en juin 1990. Ce schéma est actuellement soumis à l'examen des conseils régionaux. Il recense un grand nombre de projets, à savoir les T.G.V. Est, Aquitaine, Auvergne, Bretagne, Sud-Est, Grand-Sud et Rhin-Rhône, ainsi que l'interconnection sud de l'Ile-de-France.

Il prévoit 3 200 kilomètres de voies nouvelles pour un coût total d'environ 200 milliards de francs.

Le taux de rentabilité interne de ces différents projets est variable et la logique d'entreprise de la S.N.C.F. se heurte souvent aux préoccupations d'aménagement du territoire.

De plus, les collectivités territoriales sont appelées à participer à l'investissement, et ce d'autant plus largement que le projet est moins rentable. D'ailleurs, ce ne sont pas forcément les régions les plus riches qui sont les plus sollicitées, et les collectivités sollicitées ne sont pas toujours à même de disposer des moyens financiers nécessaires.

Ainsi l'exemple du T.G.V. Est montre-t-il que les négociations ne sont pas toujours faciles. Ce projet fait couler beaucoup d'encre. M. Essig a été chargé d'une mission : il a rencontré les différents conseils régionaux, il a sollicité des aides financières, qui, certes, lui ont été accordées ; mais cela ne semble pas suffire.

Il s'agit donc d'une question bien difficile, car si jamais, aujourd'hui, M. Essig était renvoyé en mission, je ne suis pas sûr qu'il serait particulièrement bien accueilli, puisque voilà à peine un an que les conseils régionaux ont décidé de participer financièrement à l'opération.

Plusieurs questions se posent : quelle est la position de l'Allemagne ? Va-t-on desservir l'axe Cologne-Strasbourg en passant plutôt par Bruxelles et en abandonnant le projet Est, comme cela a été parfois évoqué - un député s'est d'ailleurs prononcé récemment sur cette question ? Y a-t-il concurrence entre le T.G.V. Est et la liaison Rhin-Rhône ?

Bref, les questions ne manquent pas sur ce point, qui illustrent les difficultés que j'évoquais à l'instant. Nous attendons avec impatience vos réponses. En effet, le T.G.V. Est est un engagement du Président de la République.

Comment, par ailleurs, régler la question du tracé Sud-Est, qui fait aussi couler beaucoup d'encre ? Plus généralement, monsieur le ministre, comment seront opérés les choix définitifs, comment seront déterminées les priorités ? Est-il normal de faire participer certaines collectivités, alors que d'autres, dans un passé récent, n'ont rien eu à déboursier ?

Enfin, comment se fera la liaison avec le réseau ferroviaire européen à grande vitesse ?

La contribution financière de l'Etat aux transports collectifs parisiens progresse nettement cette année, contrairement aux années précédentes ; c'est notamment le cas de l'indemnité compensatrice versée à la R.A.T.P., qui atteint 4,18 milliards de francs, soit une augmentation de 9,21 p. 100.

Le rééquilibrage de la part respective de l'Etat, des collectivités locales et des usagers se poursuit cette année encore, les usagers contribuant un peu plus aux charges d'exploitation des transports parisiens. Toutefois, une interrogation persiste, s'agissant de la signature du contrat de plan avec la R.A.T.P. : attendue depuis de nombreux mois, elle permettrait certainement de clarifier ces objectifs.

La commission des finances réaffirme son souci de voir instaurée une certaine égalité de traitement entre les transports collectifs de province et les transports de la région parisienne, même si elle est bien consciente de la spécificité de ces derniers.

A cet égard, il faut noter aussi la poursuite de l'application du programme d'investissements dans les transports collectifs de la région d'Ile-de-France, telle qu'elle résulte des contrats de plan signés entre l'Etat et la région. D'importantes réalisations sont programmées, notamment le prolongement de la ligne 1 du métro, de la ligne A du R.E.R. et la mise en place des projets Météor et E.O.L.E.

Une priorité, enfin, a été accordée cette année aux transports collectifs urbains de province : 450 millions de francs ont été inscrits dans le projet de budget pour 1991, ce qui correspond précisément à la tranche annuelle du programme d'investissements annoncé de deux milliards de francs sur cinq ans. Les villes concernées sont Lille, Toulouse, Grenoble, Marseille, Strasbourg, Reims et Rouen. A ce propos, monsieur le ministre, le doyen du Sénat, M. Geoffroy de Montalembert, qui nous rejoindra tout à l'heure, m'a chargé de vous interroger sur le devenir du projet de Rouen. Il souhaite savoir si les crédits correspondants sont bien inscrits au projet de budget pour 1991, puisque la région a déjà voté les crédits nécessaires.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. J'ai cité Rouen parmi les programmes qui seront lancés !

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial. Le retard pris par la France dans l'aménagement d'infrastructures pour les transports urbains pourra ainsi commencer à être comblé.

Enfin, les crédits destinés à la desserte de la Corse diminuent cette année. Ils s'élèvent cependant à 700 millions de francs, dans l'attente de la signature d'une nouvelle convention de continuité territoriale entre l'Etat et la région Corse.

Il serait souhaitable que cette convention soit établie sur des bases telles que les compagnies subventionnées soient encouragées à conduire une gestion économique rigoureuse et à réaliser des gains de productivité. Les critiques qu'avaient formulées la Cour des comptes sur la Société de navigation Corse-Méditerranée devront être prises en compte. Telle est l'opinion de la commission des finances.

Après avoir examiné le projet de budget des transports terrestres, la commission des finances a décidé, s'agissant du vote des crédits, de s'en remettre à la sagesse du Sénat. En effet, même si cette commission a constaté avec satisfaction la progression des crédits, elle a cependant rappelé les nécessités de l'aménagement du territoire, regrettant particulièrement le déséquilibre des crédits entre la région parisienne et la province. C'est précisément ce point particulier qui a amené la majorité de la commission des finances à laisser à la sagesse du Sénat l'appréciation de ces crédits. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Georges Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (transports terrestres). Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, après l'intervention de M. le rapporteur spécial, je me contenterai de souligner qu'avec une hausse de 8,2 p. 100 en crédits de paiement la dotation réservée aux transports terrestres dépasse 43 milliards de francs, 80 p. 100 de cette enveloppe étant réservée à la S.N.C.F., et que le montant des autorisations de programme, en s'établissant à 1,44 milliard de francs, enregistre une progression de 13,6 p. 100 encore plus significative.

L'année 1990 a été marquée, pour la S.N.C.F., par la signature d'un nouveau contrat de plan avec l'Etat. Ce contrat couvre la période 1990-1994 et fait suite à celui conclu pour les années 1985 à 1989.

Afin de diminuer la charge de la dette, qui s'élève à 97 milliards de francs, soit le double du chiffre d'affaires annuel, ce contrat crée un service annexe d'amortissement auquel est affectée la partie de la dette correspondant aux déficits cumulés enregistrés par l'entreprise depuis 1971, à savoir 38 milliards de francs. La charge annuelle de remboursement des emprunts, ainsi expurgés des comptes de la S.N.C.F., doit être assurée par l'Etat pour 3,8 milliards de francs - on vient de parler de 4 milliards de francs - la société nationale n'y contribuant que pour 100 millions de francs.

Cette solution nous paraît élégante, car l'Etat, c'est évident, n'a jamais joué correctement son rôle d'actionnaire de l'entreprise publique.

Le contrat de plan prévoit, pour la période 1990-1994, un effort d'investissement tout à fait exceptionnel, puisque, avec 104 milliards de francs, le montant des capitaux mobilisés à ce titre par la S.N.C.F., l'Etat et les collectivités concernées connaît un accroissement de 55 p. 100 par rapport à la période 1985-1989.

Par rapport au contrat précédent, les sommes affectées au développement du réseau à grande vitesse sont multipliées par 2,5 et dépassent 40 milliards de francs. Celles qui sont mobilisées en faveur du réseau desservant la banlieue parisienne doublent.

Ce programme d'investissement, pourtant ambitieux, ne couvre que la réalisation des liaisons à très grande vitesse déjà engagées. Pour toutes celles qui doivent figurer au schéma directeur national actuellement en cours de préparation, le montage financier sera déterminé sous forme d'avenants au contrat de plan et les fonds ainsi mobilisés viendront s'ajouter aux sommes d'ores et déjà inscrites.

Il serait d'ailleurs regrettable, pour ne pas dire choquant, monsieur le ministre, que les collectivités locales ne soient pas associées à la négociation des avenants, alors qu'elles auront à financer une partie des travaux.

Cette brillante préparation de l'avenir se trouve toutefois quelque peu ternie par l'évolution peu satisfaisante des trafics. Si le trafic T.G.V. ne cesse de progresser à un rythme rapide - il représente près de 21 p. 100 du trafic total du réseau principal - il n'en va pas de même des autres modes de transports de passagers - réseau classique et réseau de banlieue - qui, en 1989, connaissaient une régression semblant se confirmer en 1990.

L'évolution de la branche fret ne laisse pas d'être préoccupante. Les résultats envisagés pour 1990 traduisent à la fois une diminution du trafic global de marchandises et une stagnation du transport combiné - ce dernier fonctionne pourtant très bien à l'étranger - ce qui devrait entraîner un déficit d'environ 200 millions de francs. Il conviendrait sérieusement d'en rechercher les causes.

Le projet de schéma directeur des liaisons à grande vitesse propose, à l'horizon d'une vingtaine d'années, la réalisation de 3 200 kilomètres de voies ferrées nouvelles. Mais, paradoxalement, monsieur le ministre, il n'apparaît ni priorité, ni échéancier. C'est peut-être trop tôt.

La réalisation complète de ce schéma est estimée, aux conditions économiques actuelles, à 215 milliards de francs.

Mais la S.N.C.F. a décidé de ne plus assurer seule le financement des lignes dont le taux de rentabilité interne est inférieur à 8 p. 100.

Dans ce cas, elle fera donc appel aux collectivités régionales et départementales.

Il est regrettable, monsieur le ministre, que cette précision n'ait pas été évoquée lors de la consultation des régions.

Le document comporte les taux de rentabilité interne ; mais il n'est mentionné nulle part que, par un mode de calcul quelconque, les régions seraient appelées à participer au financement pour un montant déterminé.

Dans le flou qui environne l'ensemble des propositions, seuls deux projets semblent, à l'heure actuelle, à l'ordre du jour : le T.G.V. Méditerranée et le T.G.V. Est.

Sur ces deux points, les intentions du Gouvernement devraient être précisées en raison des réactions que suscite le tracé du T.G.V. Méditerranée et des remises en cause récentes du plan de financement proposé par M. Essig pour le T.G.V. Est.

Une nouvelle sollicitation des collectivités locales, comme cela semble se faire aujourd'hui, apparaîtrait pour le moins excessive, en raison de l'importance de la participation à laquelle elles se sont déjà engagées - 4 milliards de francs - et de la relative faiblesse de l'apport de l'Etat - 6 milliards de francs.

En ce qui concerne la R.A.T.P., nous notons, tout comme pour la S.N.C.F. d'ailleurs, une réelle volonté de modernisation de l'entreprise mise en œuvre par un président dynamique. Les investissements tendent à augmenter et des projets ambitieux sont poursuivis : le S.A.C.E.M., le système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance ; et la construction de la ligne Météor, la nouvelle rame « boa ».

Cette attitude volontariste et prospective de la R.A.T.P., prometteuse à maints égards, m'amène à vous interroger, monsieur le ministre - vous avez d'ailleurs amorcé une réponse - sur les raisons qui conduisent à retarder la signature du contrat de plan, qui semble avoir déjà été négocié, entre l'Etat et l'entreprise, depuis l'année dernière. La réponse que vous avez apportée à ce sujet à la commission des affaires économiques et du Plan n'a pas satisfait les commissaires.

La commission des affaires économiques a évoqué également l'insécurité croissante dans les bus, en se demandant si l'Etat, lui-même, était bien décidé à maîtriser ce phénomène, qui traduit une dégradation de notre société.

Le trafic routier de marchandises continue à connaître une croissance, qui confirme la part dominante de l'acheminement par route dans le transport de marchandises, et ce notamment au détriment de la S.N.C.F.

L'effort tout particulier consenti en faveur des transporteurs routiers mérite également d'être mis en évidence. Le projet de budget pour 1991 prévoit, en matière de fiscalité, trois mesures qui, globalement, aboutissent à réduire leur coût de revient d'environ 1 p. 100 par an.

Ces dispositions, depuis longtemps demandées, sont très appréciées de la profession. Mais elles devraient, à brève échéance, être complétées par une réforme de l'assiette de la

taxe professionnelle à laquelle ces entreprises sont assujetties. En effet, celles-ci se trouvent gravement pénalisées car elles emploient une main-d'œuvre importante tout en amortissant leurs investissements sur une brève période.

Il restera, bien sûr, à obtenir rapidement l'harmonisation des normes techniques et des prescriptions sociales pour aborder sagement la concurrence internationale.

Ces évolutions globalement favorables des principales composantes des transports terrestres suscitent, pourtant, un certain nombre d'interrogations.

Tout d'abord, l'accroissement continu de l'acheminement routier de marchandises posera objectivement, à moyen terme, un problème d'équilibre entre les différentes infrastructures de transport.

La protection de l'environnement, les nuisances diverses et les économies d'énergie, d'une part, le coût, la rapidité, la souplesse et le sens commercial, d'autre part, constituent autant de facteurs contradictoires et limitatifs qui ne manqueront pas, comme cela se dessine déjà à l'étranger, d'imposer des arbitrages douloureux.

Mais surtout - vous avez esquissé la question, monsieur le ministre - les évolutions récentes de ce secteur ne sont pas sans poser quelques problèmes en matière d'aménagement du territoire.

La réduction du trafic du fret par wagon isolé, programmée par la S.N.C.F., va entraîner la fermeture, en quatre ans, d'environ 2 000 gares sur 3 500. Or ces gares abandonnées constituent souvent les points essentiels de l'irrigation économique de zones restant à l'écart des grands axes d'échanges. Une telle mesure est donc contraire à l'idée d'aménagement du territoire.

L'histoire nous l'enseigne, les réseaux de transport ont toujours servi de vecteurs aux flux commerciaux et à l'accumulation géographique des capitaux et des forces de travail. Le T.G.V., nouveau mythe du développement provincial pour cette fin de siècle, pourrait aussi, si l'on n'y prend garde, être une nouvelle source d'aggravation des handicaps naturels.

La recherche absolue de la rentabilité ligne par ligne par la S.N.C.F. déstabilisera le paysage économique français.

Nous connaissons déjà les conséquences d'une telle politique en matière de bureau de poste, de perception et d'écoles.

A terme, les grandes lignes du T.G.V. concurrenceront et relégueront le transport ferroviaire classique au rang des accessoires archaïques, que seules les régions devront financer dans l'esprit de la loi d'orientation des transports intérieurs.

En l'absence de mesures de compensation, comment se présentera l'espace national au début du XXI^e siècle ? Servira-t-il uniquement de décor aux échanges à grande vitesse entre les grandes métropoles, ou permettra-t-il encore l'épanouissement d'activités diffuses évitant la constitution de grands déserts économiques annonciateurs de grands déserts humains ?

Le T.G.V. est une grande idée et un magnifique outil ! Encore faudrait-il le mettre au service d'un grand dessein qui n'oublie pas l'aménagement du territoire et le service public !

Enfin, la commission souhaiterait savoir si une réforme institutionnelle et financière viendra un jour régler le transfert fiscal d'une partie du coût des transports parisiens sur les contribuables de province.

Dans la capitale, il faut le rappeler, l'usager paie, en effet, 38 p. 100 du coût réel de son déplacement. Malgré cela, le projet de budget prévoit d'augmenter de 9 p. 100 l'indemnité compensatrice versée aux transports urbains. Ainsi, vous inversez la politique qui a été menée durant ces dernières années et qui visait à réduire cette indemnité ainsi que les inégalités territoriales et fiscales. Ce point vient, d'ailleurs, d'être évoqué par la Cour des comptes.

La commission des affaires économiques et du Plan a, malgré ces observations, considéré que la dotation affectée aux transports terrestres était satisfaisante. Aussi a-t-elle émis un avis favorable à l'adoption de ces crédits. (*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 (voies navigables). Monsieur le président, monsieur

le ministre, mes chers collègues, si ce projet de budget est petit par la taille, il revêt néanmoins une assez grande importance tant du point de vue stratégique que du point de vue politique, écologique et économique.

Vous connaissez tous la situation nationale et internationale, l'évolution des pays de l'Est, l'importance pour 1993 de l'achèvement de la liaison Rhin-Main-Danube à travers la liaison mer Noire-mer du Nord.

Je ne vous rappellerai pas l'importance du coût du transport, notamment en ce moment avec la crise du Golfe, et l'incidence économique de celui-ci à travers l'aménagement du territoire et le développement industriel qu'il entraîne.

Je n'insisterai pas sur les problèmes écologiques. Est-il nécessaire de préciser ce que représente un convoi de 3 000 tonnes en termes de pollution, d'encombrement et de risques ?

L'année 1990 a marqué un tournant important pour les voies navigables. Afin d'améliorer le trafic fluvial, une nouvelle politique a été définie par le Gouvernement lors du comité interministériel du 17 janvier 1990 consacré aux voies navigables.

Deux décisions ont été prises. En premier lieu, l'office national de la navigation devient un établissement public à caractère industriel et commercial. Il est, désormais, chargé de l'ensemble des problèmes de gestion et d'exploitation des voies navigables.

En second lieu, une ressource nouvelle permanente est créée au profit de cet organisme et s'ajoute aux moyens budgétaires traditionnels.

L'article 89 du projet de loi de finances pour 1991, rattaché à l'examen de ce budget, est la traduction législative de ces mesures.

Par ailleurs, il a été décidé d'engager rapidement deux opérations d'investissement sur la liaison Rhône-Rhin : il s'agit, d'une part, des dragages de la Saône en amont de Châlon-sur-Saône et, d'autre part, de l'aménagement de la section Niffer-Mulhouse.

Le budget des voies navigables pour 1991 est, pour partie, le reflet de cette nouvelle politique : il s'élève à 340 millions de francs, soit une diminution de près de 30 p. 100 par rapport à 1990.

Cette baisse sensible des crédits destinés aux voies navigables est due à la très forte réduction de 50 p. 100 des dépenses en capital consacrées à l'équipement, à la restauration du réseau et à de nouveaux investissements.

En revanche, les crédits du titre III augmentent légèrement. Les aides à la batellerie, notamment, progressent de plus de 15 p. 100 en raison de la mise en œuvre du plan économique et social en faveur de cette profession qui a beaucoup souffert de la crise observée dans ce secteur au cours des dernières années.

Cette réduction des moyens affectés aux voies navigables est très regrettable. Même si celle-ci doit être plus que compensée par les ressources nouvelles créées par l'article 89, on constate, de fait, un désengagement de l'État, alors qu'il ne s'agit pourtant pas de chiffres considérables par rapport aux masses globales du budget.

Comment, dans ces conditions, croire aux intentions du Gouvernement de s'engager dans un processus de modernisation et de création d'un réseau de dimension européenne, intentions réaffirmées par M. le Premier ministre, lui-même, notamment à l'issue du conseil interministériel du 17 janvier 1990 ?

Tous les pays voisins consacrent des moyens plus importants aux voies navigables : la Belgique y consacre 1 milliard de francs et l'Allemagne 2,5 milliards de francs, soit cinq fois plus que la France.

Ce très net désengagement de l'État fera l'objet de ma première interrogation : pourquoi n'avez-vous pas maintenu les dotations budgétaires affectées aux voies navigables à leur niveau antérieur ?

Ma seconde interrogation portera sur les délais de mise en œuvre de cette réforme.

En effet, plusieurs décrets d'application devront préciser les modalités de recouvrement des ressources nouvelles. L'Office national de la navigation devra s'adapter à son nouveau statut, organiser rapidement le développement de ses activités et prévoir l'encadrement des agents de l'État qui seront mis à sa disposition.

Dans cette perspective, on peut craindre que les ressources nouvelles ne viennent même pas compenser, cette année, la diminution des dotations budgétaires.

Le Gouvernement peut-il prendre l'engagement d'assurer un financement minimum pour les voies d'eau ? Cette mesure me paraît d'autant plus nécessaire que, dans tous les documents fournis par le ministère pour la préparation de ce débat, les ressources nouvelles sont tout simplement ajoutées aux ressources budgétaires, alors même que le Parlement n'a pas encore voté leur création !

Ma troisième interrogation concerne les pouvoirs et les marges de manœuvre dont pourra disposer le nouvel établissement public.

Aura-t-il la faculté d'emprunter et d'utiliser les ressources nouvelles pour créer un effet de levier ? Pourra-t-il, en s'associant à d'autres partenaires, tels les industriels et les collectivités locales, s'engager dans des opérations de grande envergure ?

Ces interrogations reflètent mon souci de voir s'inversée la politique suivie au cours des dernières années.

Les voies navigables ont été trop longtemps sacrifiées alors qu'elles présentent de nombreux avantages : leur coût est relativement faible. Elles ont une bonne influence sur l'environnement ; elles permettent de désencombrer les autres infrastructures de transport, qui sont de plus en plus saturées.

Il est donc temps de développer un réseau fluvial à grand gabarit et de créer un plus grand nombre de liaisons continues.

L'achèvement de la liaison Rhin-Rhône est prioritaire, de même que la mise à grand gabarit des liaisons Seine-Est et Seine-Nord. Or si les travaux entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine semblent être enfin engagés, aucune dotation n'est prévue, cette année, pour la liaison Seine-Nord. Nous nous en étonnons, et nous le regrettons car, si le coût de ce dernier projet est effectivement relativement élevé, puisqu'il est de l'ordre de 7 milliards à 8 milliards de francs, sa rentabilité paraît néanmoins assurée.

Dans la perspective du marché unique, des mesures sociales ont été prises, notamment un plan européen d'assainissement de la cale défini par le règlement communautaire du 27 avril 1989.

Ces dispositions ne sont pas suffisantes. A l'approche de ces échéances, il devient urgent d'établir un schéma directeur européen des voies navigables. La situation géographique de la France doit lui permettre d'avoir une place privilégiée entre l'Europe du Nord et la Méditerranée.

Il serait dommage que le trafic fluvial se déporte vers l'Europe du Nord et du Centre, sans que le réseau fluvial français puisse lui être rattaché et assurer un certain rééquilibrage vers l'Ouest. L'achèvement de la liaison Rhône-Rhin devrait se faire parallèlement à celui de la liaison Rhin-Main-Danube qui a été annoncé pour 1993.

La politique de renouveau des voies navigables engagée cette année doit donc maintenant s'accompagner d'une volonté politique déterminée de rendre prioritaires les investissements en faveur des voies d'eau.

Dans cette attente, la commission des finances, au nom de laquelle j'ai l'honneur de rapporter, a décidé de laisser le budget des voies navigables à l'appréciation du Sénat.

Si elle n'avait examiné que le contenu du projet de budget pour 1991, elle aurait émis un avis défavorable. Néanmoins, l'examen de ce projet de budget va bien au-delà, et il ne serait pas juste de ne pas saluer l'effort important que vous engagez pour débloquer une situation que nous déplorons tous.

Par conséquent, monsieur le ministre, si vous répondez favorablement aux questions qui vous sont posées à propos, notamment, de la garantie de ressources pour 1991 et du retour à un budget traduisant l'effort de l'État, si vous donnez au nouvel établissement public la possibilité d'utiliser les ressources nouvelles pour créer un effet de levier afin de mener une action significative, si, enfin, vous mettez en œuvre un véritable schéma européen des voies navigables, vous aurez accompli, au-delà des vicissitudes du moment, une action décisive en faveur de ce secteur. L'adoption à l'unanimité par la commission des finances de l'article 89 devrait vous y aider. (*Applaudissements.*)

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 (routes et sécurité routière). Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le rapport que je présente au nom de la commission des finances comportera deux parties : l'une sera consacrée au budget des routes, l'autre à celui de la sécurité routière.

L'évolution des crédits destinés aux routes devrait s'apprécier en tenant compte du rattachement en cours de gestion des versements effectués par l'établissement public Autoroutes de France. Cet apport atteignant 655 millions de francs en 1991, l'enveloppe consacrée aux infrastructures routières s'élèvera, en 1991, à 9,77 milliards de francs en moyens d'engagement, soit une progression de 1,6 p. 100, à 8,6 milliards de francs en moyens de paiement, soit une hausse de 7,1 p. 100, et à 7,7 milliards de francs en autorisations de programme.

S'agissant du réseau autoroutier, seule figure dans votre projet de budget, monsieur le ministre, une dotation de 70 millions de francs en autorisations de programme - soit un montant identique à celui de l'année précédente - destinée au financement des études de définition des tracés. En effet, le coût des travaux est directement assumé par les sociétés concessionnaires, dont la capacité d'emprunt et la politique tarifaire restent entièrement maîtrisées par l'Etat. J'y reviendrai tout à l'heure.

En 1990, ces sociétés ont été autorisées à émettre 9 344 millions de francs d'emprunts. Les nouvelles mises en chantier d'autoroutes retenues pour cette année atteindront trois cents kilomètres, auxquels s'ajoutent onze kilomètres résultant d'une opération de 1989 reportée sur 1990. Il s'agit des sections Melun-Sens, Dijon-Dole, Capvern-Pinas, Nantes-Montaigu, Toulouse-Montastruc, L'Isle-Adam-Amiens et Le Havre-Yvetot. La déclaration d'utilité publique de ces deux dernières liaisons, qui représentent, à elles deux, cent cinquante kilomètres, devrait en principe intervenir avant la fin de cette année. Monsieur le ministre, nous tenons à ce que vous nous rassuriez à ce sujet.

Parallèlement, l'année 1991 sera caractérisée par la mise en service de deux cents kilomètres d'autoroutes supplémentaires contre cent trente-trois kilomètres en 1990, ce qui permettra, en particulier, d'achever trois grandes liaisons. En effet, trois sections devraient notamment être ouvertes à la circulation.

D'abord, la liaison Montmélian Est-Gilly, de trente et un kilomètres, est le dernier tronçon de l'autoroute Montmélian-Albertville, prévu pour les jeux Olympiques d'hiver de 1992.

Ensuite, la liaison Tullins-Bourg-de-Péage, de cinquante-trois kilomètres, est la dernière section de la liaison Bourg-de-Péage-Grenoble.

Enfin, la liaison Cuers-Le Cannet-des-Maures, de trente-quatre kilomètres, permet d'achever la liaison entre Toulon et l'autoroute A 8.

En revanche, le programme des nouvelles sections lancé en 1991 n'est pas encore connu avec précision, son ampleur étant conditionnée par les décisions qui seront prises, à la fin de l'année 1990, par le conseil de direction du Fonds de développement économique et social, qui définira notamment l'enveloppe d'emprunts que les sociétés autoroutières seront autorisées à lever en cours d'exercice.

J'en arrive aux routes nationales.

Hors autoroutes, les crédits inscrits en faveur du développement du réseau routier national recouvrent deux masses d'importance très inégales.

D'une part, les moyens de fonctionnement des trois services d'études techniques représentent 36,4 millions de francs et progressent de 2,5 p. 100.

D'autre part, l'enveloppe du programme d'investissement routier, y compris le versement A.D.F., s'élève à 6 463,5 millions de francs en autorisations de programme - soit une augmentation de plus 3,2 p. 100 - et à 5 288 millions de francs en crédits de paiement - soit une augmentation de 16,8 p. 100.

L'évolution d'ensemble relativement modeste des autorisations de programme recouvre cependant un important mouvement de redéploiement des moyens.

Compte tenu de leur état d'avancement, les programmes « Transmanche » et « Tarentaise » n'appellent plus de dotations aussi importantes qu'auparavant. Pour 1991, les crédits qui leur seront consacrés représentent 462,3 millions de francs, contre 991,3 millions de francs en 1990, soit une diminution de 53,4 p. 100.

Les autres contrats de plan Etat-région bénéficieront d'une dotation globale de 4 325,6 millions de francs - y compris 73,3 millions de francs au titre des villes nouvelles - en progression de 11,6 p. 100 par rapport aux moyens prévus pour 1990.

L'aménagement en autoroutes de la R.N. 9, entre Clermont-Ferrand et Béziers, et de la R.N. 20, entre Vierzon et Brives, mobilise 1 271,8 millions de francs, l'Etat ayant pris l'engagement de consacrer à ce programme, sur la période 1989-1997, une enveloppe annuelle représentant l'équivalent de 1,22 milliard de francs 1989.

Une dotation nouvelle de 200 millions de francs est prévue pour engager le programme spécial R.N. 7. Représentant un effort financier de 1,8 milliard de francs sur la période 1991-1996, ce projet doit permettre d'aménager cet important axe routier sur l'itinéraire Cosne-sur-Loire-Moulins-Roanne.

J'en viens à l'entretien du réseau routier.

Les crédits prévus pour l'entretien du réseau routier connaissent, cette année encore, une évolution que je qualifierai de peu favorable.

M. Jacques Oudin. C'est un euphémisme !

M. Paul Loridant, rapporteur spécial. Regroupant 3 199 millions de francs en moyens de paiement et 3 200 millions de francs en moyens d'engagement, ils s'inscrivent en net recul - respectivement de 3,3 p. 100 et de 1,3 p. 100 - par rapport à 1990.

Si les crédits affectés au renforcement des ouvrages d'art sont maintenus en autorisations de programme - 230,6 millions - et progressent en terme de crédits de paiement - 239,9 millions de francs - en revanche, la dotation destinée aux actions de renforcement des chaussées, pour la mise hors gel, et d'aménagement qualitatif recule de 12,8 p. 100 en moyens d'engagement et de 23,5 p. 100 en moyens de paiement.

Parallèlement, les crédits ouverts au titre des divers programmes d'entretien - entretien courant, curatif, préventif et viabilité hivernale - sont reconduits à leur niveau de 1990, soit 2 629 millions de francs, pour les moyens d'engagement, tandis que les moyens de paiement se contractent de 0,9 p. 100 pour revenir à 2 609 millions.

Je voudrais maintenant faire devant la Haute Assemblée quelques commentaires se rapportant aux trois points que nous venons d'examiner : autoroutes, routes nationales et entretien du réseau routier.

Le premier point porte sur les autoroutes.

Mis en révision depuis fin de 1988, le schéma directeur routier et autoroutier vient à peine d'être arrêté dans sa forme définitive. Il a été décidé de prévoir sa réalisation sur quinze ans à compter de 1988. Cette décision a été arrêtée lors du comité interministériel pour l'aménagement du territoire en date du 5 novembre 1990.

Le schéma défini en mars 1988 prévoyait, en effet, 2 800 kilomètres d'autoroutes de liaison à réaliser sur une période de dix ans. Compte tenu des travaux déjà engagés, il restait 2 210 kilomètres d'autoroutes à lancer à ce titre le 1^{er} janvier 1990.

Huit mois plus tard, le Gouvernement proposait de compléter ce projet en ajoutant 739 kilomètres d'autoroutes supplémentaires et 37 kilomètres de liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier, les L.A.C.R.A.

En réponse aux préoccupations exprimées par les régions, il a en outre été envisagé une nouvelle tranche de travaux portant sur 165 kilomètres d'autoroutes - liaisons Amiens-Nord de Lille, qui vous tient à cœur, monsieur le ministre, Pau-Oloron et Digne-A 51 - sur 165 kilomètres de liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier et sur 69 kilomètres de grandes liaisons d'aménagement du territoire.

Ces modifications viennent enfin d'être définitivement adoptées par le comité interministériel pour l'aménagement du territoire.

En 1990, les investissements sur le réseau autoroutier concédé auront atteint 10,1 milliards de francs, en progression de 10 p. 100 par rapport à l'année précédente.

La capacité d'investissement des sociétés autoroutières reste cependant subordonnée à deux éléments : le volume d'emprunts autorisés et la marge d'autofinancement, éléments qui, directement ou indirectement, dépendent des décisions prises par l'Etat.

Dans ce contexte, la politique tarifaire conduite en matière de péage d'autoroutes apparaît comme un point essentiel. Combinée avec l'effet dû à l'évolution spontanée du trafic, elle conditionne non seulement la capacité d'autofinancement des sociétés autoroutières, mais aussi leur capacité de remboursement.

Le volume d'emprunts autorisé chaque année pour financer des travaux autoroutiers ne peut pas être fixé en faisant totalement abstraction de la situation des marchés financiers et des besoins prévisibles des autres catégories d'agents économiques.

En revanche, force est de constater que la politique tarifaire suivie au cours des dernières années manque de réalisme - c'est un euphémisme, monsieur le ministre, vous le savez et vous en êtes d'ailleurs convaincu, comme moi - puisqu'en l'espace de trois ans le tarif du kilomètre s'est réduit de 7 p. 100 en francs constants. Qu'il soit permis au rapporteur de relever ici une incohérence certaine de la part de l'Etat. Mais peut-être cette critique s'adresse-t-elle plus au Quai de Bercy qu'à votre propre ministère, d'après ce que j'ai cru comprendre.

M. Emmanuel Hamel. C'est le même gouvernement !

M. Paul Loridant, rapporteur spécial. Mon cher collègue, nous devons aider le ministre !

Certes, l'évolution du trafic, en augmentation de 10 p. 100 sur le réseau stable par la seule année 1989, compense ce décalage et accroît les recettes perçues par les sociétés autoroutières. Toutefois, il est clair qu'un maintien des tarifs en francs constants permettrait à ces sociétés de conforter leur autofinancement et de limiter leurs besoins en capitaux extérieurs.

J'en arrive maintenant aux routes.

Pour 1991, le projet de budget des routes est caractérisé par une forte progression des crédits d'investissement destinés aux contrats de plan Etat-région autres que les programmes « Tarentaise » et « Transmanche ».

Compte tenu de ces moyens nouveaux, le taux d'avancement de l'ensemble de ces contrats passera de 38,2 p. 100 en 1990 à 57,6 p. 100 à la fin de 1991, soit 100 p. 100 pour le programme « Tarentaise », 77 p. 100 pour le programme « Transmanche » et 54,1 p. 100 sur les autres contrats.

Encore faut-il souligner que la progression attendue pour 1991 repose en grande partie sur le versement qui est effectué par Autoroutes de France et qui devrait être pris en compte à l'occasion du collectif de 1990. Il convient donc d'être vigilant pour éviter que les contraintes qui pèsent sur l'exécution du budget en cours ne conduisent à retarder une opération ayant fait l'objet d'engagement de la part de l'Etat, plus précisément du Quai de Bercy vis-à-vis du ministre de l'équipement.

Cette année encore, l'évolution des crédits d'entretien du réseau routier reste préoccupante.

L'an dernier, votre commission des finances avait estimé que certaines dotations atteignaient un seuil critique. Or, en cours de gestion, les moyens prévus par la loi de finances ont été réduits de 72,3 millions de francs en crédits de paiement par l'arrêté d'annulation du 31 mars 1990.

Certes, plusieurs opérations spécifiques d'entretien sont déjà largement réalisées. Tel est le cas notamment des renforcements des chaussées et des mises hors gel : 20 175 kilomètres traités à la fin de 1990, soit 83 p. 100 du réseau routier national. Il n'en demeure pas moins que la diminution régulière du nombre de kilomètres traités chaque année - 195 kilomètres en 1990, 140 kilomètres prévus pour 1991 - repousse à un avenir plus ou moins lointain les perspectives d'achèvement d'un programme pourtant essentiel.

Votre rapporteur tient à souligner qu'à défaut d'un entretien suffisant le réseau existant va se dégrader, rendant alors nécessaire, dans l'avenir, des travaux de remise en état particulièrement lourds. Sur ce point, l'exemple du réseau routier

américain est significatif. Dès lors, il s'interroge sur l'opportunité de mobiliser des sommes considérables pour créer de nouvelles infrastructures routières si, parallèlement, le patrimoine actuel ne peut être entretenu dans de bonnes conditions.

Monsieur le ministre, je crains que nous ne soyons trop ambitieux sur les contrats Etat-régions. Certes, cela doit satisfaire ces dernières, mais je regrette que, en pratique, cela se fasse au détriment des crédits d'entretien du réseau routier national existant.

Je voudrais aborder en quelques mots la situation en Ile-de-France.

Votre rapporteur rappelle l'ampleur des problèmes d'infrastructure en région d'Ile-de-France. Faute d'investissements suffisants au cours des douze dernières années, le réseau routier de la région parisienne s'avère désormais incapable d'aborder, de façon satisfaisante, un trafic qui croît régulièrement et dont la structure tend, en outre, à se modifier.

En particulier, les rocade de contournement - la A 86 et la Francilienne - demeurent inachevées alors que le trafic de banlieue à banlieue se développe maintenant plus rapidement que les déplacements entre la banlieue et Paris. De fait, 85 p. 100 des bouchons recensés au niveau national se situent, aujourd'hui, en Ile-de-France.

Pour redresser cette situation, l'Etat et la région ont décidé, à l'occasion des contrats de plan, de cofinancer un programme représentant 2,2 milliards de francs d'investissement par an sur la période 1989-1993, soit 11 milliards de francs 1989 au total.

Parallèlement, le Gouvernement a arrêté, en octobre 1989, un programme d'actions immédiates, qui représente un effort financier supplémentaire de 1,5 milliard de francs répartis entre l'Etat, pour 600 millions, et la région, pour 900 millions.

En 1990, plusieurs projets anciens ont donc pu être menés à terme : en particulier, la liaison autoroutière entre l'A 1 et l'A 6 par l'A 86 a été achevée à la suite de la mise en service, au mois d'octobre dernier, du tronçon Choisy-le-Roi-Thiais, de 3,6 kilomètres, lequel tronçon était capital dans la liaison de ces deux autoroutes.

Compte tenu de l'urgence, mais aussi de l'importance des travaux qui sont nécessaires, les pouvoirs publics ont, en outre, décidé de recourir, pour certaines sections, à la concession et donc au principe des autoroutes à péage.

Les sociétés pressenties sont au nombre de cinq.

La première est Cofiroute, la Compagnie financière et industrielle des autoroutes, pour la section de l'A 86 comprise entre la déviation de Rueil et le secteur du pont Colbert, d'une part, et l'autoroute B 12, que je connais bien, tout au moins sous forme de projet, qui relie Massy à Saint-Quentin-Yvelines, d'autre part.

La deuxième est la Société des autoroutes Paris - Rhin - Rhône pour la liaison A 5, qui constitue l'accueil en Ile-de-France de l'autoroute Melun - Sens - Troyes, chère à mon collègue Adnot.

La troisième est la Société de l'autoroute Paris-Normandie pour la liaison A 14, qui doit relier Orgeval à Nanterre.

La quatrième est la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France pour la section A 16, qui permet de rejoindre L'Isle-Adam à l'A 85.

Enfin, la cinquième est une nouvelle société privée, Villexpress, pour l'autoroute A 88 entre Orgeval et Méry-sur-Oise.

Dans la plupart des cas, une concertation locale a été engagée et les études de tracé sont en cours. Le moins qu'on puisse dire est que les tracés envisagés suscitent bien des inquiétudes et des controverses, je suis bien placé pour le savoir sur la B 12. Dans ce domaine, il se révèle bien difficile de concilier l'intérêt national, les intérêts locaux et la préservation de l'environnement.

Après le budget des routes, je voudrais maintenant aborder celui de la sécurité routière.

Les dernières données du bilan de la route confirment à nouveau la tendance qui se dessine depuis plusieurs mois : moins nombreux, les accidents deviennent plus meurtriers.

Ce constat réclame des pouvoirs publics un effort permanent. La politique de modernisation des infrastructures participe à cet effort, mais, malgré son importance, elle n'est pas

à elle seule suffisante. Aussi, depuis 1989, le Gouvernement accentue les actions spécifiques en matière de lutte contre l'insécurité routière.

Cette approche nécessaire est clairement servie par le projet de budget 1991, qui en fait un axe prioritaire, ce dont nous nous félicitons.

Ainsi, les crédits destinés à ces actions spécifiques sont en progression sensible de 7,4 p. 100 par rapport à 1990. Plus précisément, les moyens des services augmentent de 3,6 p. 100. Cela est dû essentiellement à deux raisons : d'une part, une majoration significative des moyens d'exploitation et d'alerte et, d'autre part, des crédits supplémentaires destinés à la délégation interministérielle à la sécurité routière, qui permettront le renforcement des actions de communication.

Deuxième poste de dépenses ordinaires : les crédits d'initiation. S'élevant à 50,5 millions de francs, ils sont essentiellement consacrés au financement des programmes locaux de sécurité routière.

Après avoir progressé rapidement depuis deux ans, les autorisations de programme se stabilisent en 1991. Cependant, les crédits de paiement correspondants augmentent de 10 p. 100.

L'analyse des crédits met en évidence les trois priorités retenues pour 1991, qui, par ailleurs, s'inscrivent dans le prolongement des efforts réalisés au cours des exercices précédents.

Première de ces priorités, les actions de sensibilisation conduites par la délégation interministérielle à la sécurité routière ont un double objet : accompagner la sortie de nouvelles mesures réglementaires comme, en ce moment, le port de la ceinture à l'arrière, et rappeler aux automobilistes les grandes règles de comportement sur la route, notamment au moment des départs en vacances.

Les résultats des actions conduites jusqu'à présent sont encourageants et la mesure nouvelle qui leur apporte 2,3 millions de francs pour 1991, permettra le lancement de plusieurs actions de type « drapeau blanc ».

Mais, pour trouver sa pleine efficacité, l'action de l'Etat doit être relayée sur le plan local. La politique de concertation avec les collectivités territoriales fait donc l'objet de la deuxième priorité. Elle est servie par deux procédures.

Les plans départementaux d'action de sécurité routière constituent le cadre de la politique locale conduite en ce domaine.

Par ailleurs, une nouvelle procédure est lancée en 1990 : le programme local de sécurité routière, qui s'inscrit dans le prolongement des contrats « objectif - 10 p. 100 ».

Cette nouvelle procédure se concrétise par l'élaboration d'un plan annuel d'action de sécurité routière financé à parité par l'Etat et les collectivités ou groupements de collectivités d'au moins 30 000 habitants sur la base de un franc par habitant et par an. Elle a rencontré un succès immédiat puisque, d'ores et déjà, vous le savez bien, monsieur le secrétaire d'Etat, 180 contrats ont été signés.

Toutefois, votre commission estime qu'il serait nécessaire de réexaminer rapidement l'articulation entre les programmes locaux et les plans départementaux.

Enfin, depuis plusieurs années, l'Etat fait de la résorption des points noirs une de ses priorités.

Le caractère évolutif de la définition de telles zones empêche d'établir leur liste définitive ; l'objectif retenu est donc d'éviter le maximum de victimes.

Parallèlement à de lourdes opérations, les crédits d'investissement inscrits permettent de financer des petits aménagements ponctuels, généralement peu coûteux et qui relèvent de l'initiative locale.

En ce domaine également, le projet de budget propose de maintenir l'effort réalisé au cours des années passées. Les autorisations de programme demandées au titre des aménagements de sécurité sont maintenues au niveau élevé atteint l'an dernier, tandis que les crédits de paiement correspondants enregistrent une augmentation sensible.

La politique conduite en matière de sécurité routière ne peut toutefois se résumer à une simple analyse de l'évolution des dotations budgétaires qui lui sont consacrées. En effet, pour être pleinement efficace, l'action conduite en ce domaine doit également avoir pour objectif d'agir sur les

principales causes d'accidents graves. Dans cette optique, trois grands types de mesures sont progressivement mis en place depuis deux ans et devraient prochainement trouver leur pleine application.

Lorsque l'on sait que les conducteurs ayant leur permis depuis moins de deux ans ont trois fois plus d'accidents que la moyenne, on mesure l'importance du manque d'expérience du conducteur comme facteur d'accident.

Le Gouvernement a engagé, en conséquence, deux actions visant à renforcer la formation des conducteurs.

Ainsi, un programme national de formation à la conduite, tel que défini par arrêté du 23 janvier 1989, est destiné à recenser toutes les informations indispensables pour faire d'un conducteur débutant un conducteur sûr. Ce programme fait l'objet de publications et d'une promotion spécifique auprès des enseignants.

Seconde action : la généralisation du processus de conduite accompagnée. L'efficacité de cette approche est avérée puisque les jeunes conducteurs ainsi formés ont en moyenne cinq à six fois moins d'accidents que les autres conducteurs de la même tranche d'âge. D'ailleurs, l'apprentissage anticipé connaît un succès croissant. Au vu des résultats obtenus, les pouvoirs publics ont donc décidé d'élargir cette procédure.

Des études sur les principaux facteurs de risques ont révélé l'importance du comportement de l'utilisateur.

Au-delà des diverses mesures prises pour renforcer les contrôles et sensibiliser les conducteurs, la loi du 10 juillet 1989 a introduit dans notre législation le principe du « permis à points ».

L'objectif de cette réforme est double : pédagogique et dissuasif.

En effet, ce système améliore la progressivité des sanctions et permet de traiter différemment le conducteur qui commet occasionnellement une erreur de conduite, et celui qui ignore constamment les règles élémentaires du code de la route. Le premier aura un permis « fragilisé » et sera donc incité à un respect plus rigoureux de la réglementation, le second verra son permis annulé et devra donc repasser les épreuves.

En principe, cette réforme doit entrer en vigueur dès 1992. Les décrets correspondants sont en cours d'élaboration et devraient être publiés au début de l'année prochaine. Il convient, toutefois, de souligner que la mise en place effective du permis à points implique nécessairement l'achèvement de l'informatisation du fichier national du permis de conduire, qui est géré par le ministère de l'intérieur.

Enfin, le comité interministériel de la sécurité routière a retenu une mesure particulièrement novatrice : l'institution d'un contrôle technique, tous les trois ans, des véhicules de plus de cinq ans d'âge, avec obligation de remise en état des principaux organes de sécurité.

L'appel de la première série de véhicules pourrait avoir lieu à la fin de 1991.

L'ensemble des réformes ainsi mises en œuvre visent un objectif unique : modifier le comportement du conducteur, tant à l'égard de son véhicule que dans sa façon de conduire. Toutefois, elles supposent un délai relativement important avant de faire sentir pleinement leurs effets. Or, parallèlement, le dernier bilan des accidents de la route rappelle, s'il en était besoin, qu'une action immédiate demeure plus que jamais nécessaire.

Pour répondre à cette situation, le Gouvernement a donc arrêté, ou proposé, plusieurs dispositions ayant pour objectif de renforcer le souci de protection individuelle et d'intensifier la lutte contre l'alcool au volant et les excès de vitesse.

La commission des finances approuve le principe de ces différentes mesures, qui traduisent la volonté du Gouvernement de tout mettre en œuvre pour lutter contre l'insécurité routière. Elle tient, cependant, à souligner que ces dispositions ne trouveront leur pleine efficacité que si elles s'accompagnent d'un renforcement des contrôles effectués tant par la gendarmerie que par la police nationale.

Sur ma proposition, la commission des finances a également émis le souhait que les messages de communication portant sur la sécurité routière aient un caractère moins convivial et moins doux et qu'ils donnent une image plus crue et plus suggestive de ce qu'est réellement la « violence routière ». Dix mille morts par an, c'est tout de même un scandale pour une société qui se veut civilisée et solidaire !

Au terme de son analyse, la commission des finances a constaté que les moyens dégagés pour 1991 en faveur des infrastructures routières restaient modestes par rapport aux objectifs ambitieux qui viennent d'être réaffirmés dans le schéma directeur national.

Elle craint notamment que l'échéance désormais retenue pour achever ce programme de long terme ne conduise à un net ralentissement du rythme annuel d'engagement de liaisons autoroutières nouvelles. Elle souligne que la politique tarifaire imposée par l'Etat aux sociétés concessionnaires revient à limiter de façon très sensible les possibilités de développement du réseau par recours à l'autofinancement.

L'examen des crédits budgétaires fait en outre naître quelques motifs d'inquiétude. Certes, et sous réserve du rattachement intégral des remboursements effectués par l'établissement public « Autoroutes de France », l'année 1991 sera marquée par la poursuite d'un effort sensible en faveur des contrats de plan Etat-région.

Toutefois, la commission des finances regrette que cette évolution positive s'accompagne d'une réduction des moyens consacrés à l'entretien du réseau, et elle s'interroge sur la cohérence d'une politique qui conduit à mobiliser des sommes considérables pour créer de nouvelles infrastructures au détriment du patrimoine existant.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, et contre l'avis de son rapporteur spécial, la commission des finances a décidé de proposer au Sénat de ne pas adopter le budget des routes pour 1991.

En revanche, elle reconnaît les efforts indéniables réalisés pour lutter contre l'insécurité routière. Elle estime qu'ils doivent être poursuivis avec ténacité pour que notre pays atteigne un niveau de sécurité au moins comparable à celui des pays voisins. Elle demande donc au Sénat d'adopter les crédits relatifs 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 (routes et voies navigables). Voilà quelques instants, monsieur le ministre, écoutant votre intervention qui faisait de vous un avocat talentueux des routes, je ne pouvais m'empêcher de me dire que nous avons quelques points communs.

En effet, la route joue un rôle décisif dans notre système de transports. Elle représente un outil économique de premier ordre pour notre pays et répond à une exigence de notre société contemporaine. Elle constitue également, il faut le dire, une source de profit pour l'Etat.

Faut-il rappeler que la route assure près de 90 p. 100 du trafic voyageurs et 72 p. 100 de celui des marchandises ? Il en résulte, d'année en année, une forte croissance de la circulation routière, ce qui implique des besoins de modernisation de nos équipements et d'extension du réseau.

Sur le plan économique et social, la route présente un aspect non négligeable puisqu'elle emploie 260 000 personnes.

Enfin, la route rapporte à l'Etat une ressource financière appréciable. Je ne parle pas des 80 milliards de francs perçus au titre de la fiscalité de droit commun, mais des 150 milliards de francs de fiscalité spécifique qu'induit l'utilisation de la route.

Parallèlement, pour 1991, les crédits affectés aux routes sont les suivants : 8 607 millions de francs en crédits de paiement et 9 770 millions de francs en autorisations de programme. Reconnaissez que la différence est grande !

Il convient de noter que, dans ces sommes, sont compris les 638 millions de francs de versements anticipés provenant de la société Aurotoutes de France, ainsi que le prévoyait la loi de finances de 1990.

Ainsi, pour l'exercice 1990, 382 millions de francs ont été perçus dès l'application de cette loi, le solde devant être versé en cours d'exercice.

Il semble que les 256 millions de francs restants ont été versés par Autoroutes de France, mais qu'ils sont à quai - à « Quai de Bercy », si je puis m'exprimer ainsi - et n'ont pas

encore été versés à votre ministère. Ces sommes seront-elles imputées au budget de 1990 ou à celui de 1991 - car cela change beaucoup de choses, bien entendu ?

Vous conviendrez, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, que, proportionnellement aux sommes que la route rapporte à l'Etat, les crédits que vous lui consacrez sont, hélas ! faibles.

Au point de cette analyse, il convient de s'interroger sur deux éléments.

Pouvez-vous nous garantir, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous ne connaissons pas, en cours d'exercice budgétaire, des modifications ou des annulations de crédits, en vue soit de financer d'autres budgets, soit de réaliser des économies ? Nous avons eu de fâcheuses expériences dans le passé.

Par ailleurs, la loi de finances - je le comprends - ayant été étudiée en prenant en compte un baril de pétrole à 25 dollars et une inflation à 2,80 p. 100, n'est-il pas à craindre d'ores et déjà une perte en volume de 5 p. 100 des travaux engagés et des moyens de paiement pour le financement des travaux en cours ?

Certes, votre budget contient des points positifs, qui ont été évoqués par les rapporteurs précédents. Je n'en citerai que trois parmi d'autres : les programmes « Transmanche » et « Tarentaise » seront réalisés - à 77 p. 100 pour le premier et à 100 p. 100 pour le second - et des crédits sont dégagés pour l'aménagement de la Nièvre et du Massif central.

Quant à la poursuite des contrats de plan Etat-région, leur taux d'avancement sera de 57,6 p. 100 à la fin de 1991, contre 38,2 p. 100 en 1990.

Ce serait satisfaisant si l'on s'en tenait uniquement aux chiffres. Toutefois, une analyse plus fine des faits démontre que la réalité est un peu différente. En effet, ce sont les directions départementales de l'équipement qui ont été chargées d'effectuer les études et les évaluations des coûts des opérations à réaliser. Les contrats de plan Etat-région étaient négociés sur ces bases, sur une répartition 50 p. 100 pour l'Etat et 50 p. 100 pour la région. Or, on s'est aperçu - c'est le cas dans ma région, mais ce n'est sûrement pas le seul exemple - que les coûts prévisionnels avaient été sous-estimés. L'Etat n'ayant pas révisé sa quote-part, ce sont les régions qui devront supporter la totalité de la différence ou, ce qui serait plus grave, renoncer à certains équipements.

La région doit-elle faire appel à la fiscalité locale pour payer la différence ?

M. Marc Lauriol. Ce qui fausse tout !

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Cela me paraît une manière quelque peu regrettable de concevoir le partenariat dans la décentralisation.

Par ailleurs, j'ai étudié avec beaucoup d'intérêt le document que vous avez diffusé le mois dernier concernant le nouveau schéma directeur routier national. La lecture en est certes agréable, la présentation soignée - pédagogique, même - mais cela ne saurait suffire pour convaincre.

Je partage votre avis, monsieur le ministre, lorsque vous déclarez que « notre réseau national, composé pour les trois quarts de sa longueur de routes à deux voies, apparaît souvent désuet par rapport aux besoins de notre économie ».

Je ne puis que donner mon assentiment à l'adjonction de 900 kilomètres d'autoroutes concédées, ce qui porte à 3 700 kilomètres les 2 800 kilomètres initialement prévus.

Malheureusement, je crains que ce projet ne se limite à une simple déclaration d'intentions. En effet, on cherche en vain, dans ce document, un échéancier. On n'y trouve que le report à quinze ans de la réalisation du programme présenté. Soit à l'horizon 2005.

En fait, par un tour de passe-passe, le nouveau schéma directeur accroît les projets de 30 p. 100, mais les délais de 50 p. 100. Je n'en dis pas plus !

Pour 1991, les prévisions de lancement de travaux, s'agissant des autoroutes, ne sont, hélas ! guère réjouissantes. D'après les échos que j'ai recueillis, plane sur vous et sur nous l'accord du F.D.E.S. - cet organisme aurait dû se réunir le 27 novembre, mais, comme chaque année, la réunion a été reportée en décembre - lequel accord ne porterait que sur 220 kilomètres. Il est vrai qu'un ministre important a dit que, 100 kilomètres d'autoroutes en plus ou en moins, cela n'avait pas beaucoup d'importance !

M. Marc Lauriol. Pour qui ?

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Je ne crois pas que ce soit exact !

M. Marc Lauriol. Non, sûrement pas !

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Mais c'est sans doute une question d'appréciation !

Nous aimerions, monsieur le ministre, être assurés que les 291 kilomètres initialement prévus seront effectivement réalisés.

Qui nous dit, de plus, que d'autres modifications n'interviendront pas au cours de ces quinze prochaines années, nous réservant de mauvaises surprises ?

Vous me pardonnerez de faire à nouveau allusion à une autoroute dont je vous ai déjà parlé l'an dernier, mais elle a valeur d'exemple. Qu'on la prenne d'un côté ou de l'autre, l'A 29 connaît bien des difficultés : l'an dernier, vous indiquiez qu'un tronçon allait être mis en chantier ; or, à ce jour, la déclaration d'utilité publique n'est pas encore publiée. Par conséquent, le chantier ne peut pas commencer. De la sorte, pour 1990, sur les 311 kilomètres que vous aviez prévus, seuls 150 kilomètres ont été aujourd'hui lancés. Comment ce retard sera-t-il rattrapé ? Je l'ignore. Permettez-moi de vous interroger sur ce point.

Par ailleurs, les travaux ont commencé par l'est et non par l'ouest, à la demande, semble-t-il, de certains élus locaux. Certaines autoroutes seraient-elles prioritaires par rapport à d'autres ? Je n'ose le penser ! Quoi qu'il en soit, je crains que ce que vous avez annoncé il y a peu de temps au Creusot en ce qui concerne la « multimodalité » - j'étais intervenu sur le même sujet la veille - ne soit démenti par les faits : ce tronçon de l'A 29 est un exemple même de la « multimodalité » puisqu'elle desservira, au bénéfice de deux agglomérations, que je ne cite pas par modestie, la gare du T.G.V. en Picardie. S'il n'y a pas d'autoroute, il n'y aura pas de desserte, la gare ne servira à rien. Donc, il n'y aura pas de « multimodalité ».

Il existe donc, monsieur le ministre, un décalage entre des objectifs en apparence ambitieux et des moyens qui ne sont pas toujours à la hauteur de l'ambition.

Quant au programme d'entretien des routes, c'est le point noir de ce budget. On est en effet en droit de se demander, monsieur le ministre, quel est pour vous le sens de l'expression « modernisation du réseau », que vous considérez comme une priorité.

Si les programmes d'actions spécifiques d'entretien des chaussées sont maintenus au même rythme qu'en 1990, le renforcement des ouvrages d'art ne bénéficie d'aucune évolution. Quant au renforcement des chaussées, je crains fort qu'il ne devienne, au fil des ans, une espèce en voie de disparition. Le budget qui y est consacré régresse, en effet, de 12,8 p. 100, alors qu'il reste encore plus de 3 000 kilomètres de routes nationales et - je parle de mémoire - plus de 2 000 kilomètres de routes nationales déclassées à renforcer et à mettre hors gel. Nous avons du travail en perspective !

Ce retard est préjudiciable à l'économie de notre pays et cette situation n'est pas viable pour les usagers, qui feront inévitablement pression sur les collectivités territoriales. On peut donc se demander où nous conduira cette politique de désengagement de l'Etat.

L'accumulation des retards ne risque-t-elle pas de provoquer un nouveau déclasserment des routes nationales et leur cession aux différentes collectivités régionales ou départementales ?

Ainsi, malgré des déclarations d'intention louables et honorables, il manque à ce budget les moyens de son ambition. C'est comme une publicité prometteuse : il ne s'agit que d'un leurre.

Voilà ce que je voulais dire pour les routes.

En matière de sécurité routière, le projet de budget pour 1991 traduit, certes, un effort intéressant. Cependant, les résultats obtenus sont encore insuffisants. En effet, le nombre d'accidents corporels continue à diminuer, mais, hélas ! le nombre de tués reste dangereusement stable. En ce qui concerne les décès d'usagers de motocyclettes, de véhicules utilitaires et de poids lourds, sur cinq ans, l'augmentation passe de 15 p. 100 à 18 p. 100.

L'action en matière de sécurité routière peut se scinder en trois grands chapitres : les infrastructures, les véhicules, le comportement des conducteurs.

En ce qui concerne les infrastructures, il est souhaitable de résorber dans les plus brefs délais les points noirs de notre réseau, qui sont une source régulière d'accidents graves. Toutefois, le recensement qui a pu être effectué tient compte avant tout de certains facteurs, comme les accidents mortels, et il n'intègre pas des zones potentiellement très dangereuses, qu'il faut également considérer d'urgence. Je vous demande de porter votre attention sur ces questions.

Par ailleurs, on ne peut que déplorer la lenteur avec laquelle se met en place le contrôle technique des véhicules. Cette lenteur ne nous permettra pas de rattraper notre retard en la matière par rapport à l'Allemagne, à la Suisse ou à la Belgique.

Diverses mesures sont entrées en vigueur le 1^{er} décembre : le port obligatoire de la ceinture à l'arrière, la limitation de vitesse à 50 kilomètres à l'heure en ville. Elles devraient certainement permettre de diminuer le nombre des drames sur la route.

Toutefois, je tiens à vous mettre en garde, monsieur le ministre, sur les effets d'une répression trop drastique en matière de contrôles routiers, notamment en ce qui concerne la vitesse.

Nous avons l'honneur, en Picardie, d'être une région pilote depuis le 1^{er} juillet. Or la multiplication des contrôles est parfois mal vécue par la population, en raison d'un zèle exagéré - vous avez d'ailleurs écrit aux préfets à ce sujet - dans l'application des directives. En outre, les contrôles, reconnaissez-le, se font souvent à des endroits qui ne présentent pas toujours un danger potentiel. Ils seraient beaucoup plus préventifs s'ils étaient situés dans des virages, en haut de côtes ou en agglomération.

Quant à la formation et à la sensibilisation des conducteurs, elles doivent être considérées comme prioritaires, même si elles ne mobilisent pas nécessairement des crédits budgétaires. Il est aujourd'hui reconnu par tous qu'il faut modifier en profondeur le comportement des usagers de la route, notamment par des actions de prévention.

A cet égard, l'extension de la conduite accompagnée est positive ; mais un pourcentage encore très faible de jeunes bénéficient de cette possibilité, en raison de prix de revient parfois trop élevés, qui freinent cette initiative pourtant heureuse.

Parallèlement, il faut développer la formation des jeunes concernant la route et ses dangers dans le cadre scolaire, dès le plus jeune âge - de telles actions sont déjà menées - ainsi que dans le cadre de l'enseignement secondaire, ce qui est plus difficile. Les efforts devraient être plus soutenus pour dynamiser la sensibilité des jeunes.

J'en viens maintenant au projet de budget des voies navigables pour 1991.

On y constate un accroissement sensible des dotations, mais il ne traduit pas pour autant un effort correspondant de l'Etat.

Une lecture rapide de l'évolution des crédits pour 1991 fait apparaître une augmentation des moyens disponibles de 35,65 p. 100 en crédits de paiement et de 9,74 p. 100 en autorisations de programme, compte tenu des ressources nouvelles résultant de l'article 89 du projet de loi de finances.

Toutefois, les moyens budgétaires, tels qu'ils résultent des crédits inscrits dans le projet de loi de finances, diminuent globalement de 28,11 p. 100 en crédits de paiement et de 27,45 p. 100 en autorisations de programme. Il faut, hélas ! y voir aussi le signe d'un désengagement de l'Etat, masqué par les nouvelles dispositions de l'article 89 du projet de loi de finances.

Il est, certes, possible d'apprécier favorablement l'extension du pouvoir accordé à l'Office national de la navigation et sa transformation en établissement public à caractère industriel et commercial, mais il est permis également de s'interroger sur deux points précis.

En premier lieu, l'année 1991 sera une année déterminante pour le secteur des voies navigables, puisqu'elle consacrerait les premiers pas de « France voies navigables ». Vous espérez 400 millions de francs de ressources supplémentaires grâce aux mesures nouvelles de l'article 89. Cet objectif sera-t-il atteint alors que la publication des décrets d'application correspondants risque d'intervenir seulement à la fin du premier semestre de 1991 ? Il semble que quelques points restent à

régler, notamment sur la façon de percevoir le péage auprès des différents utilisateurs des voies navigables. Même si ces dispositions financières semblent, en théorie, intéressantes, je doute que les recettes effectivement perçues par l'établissement public soient à la hauteur des prévisions pour 1991.

Par ailleurs, les agences de l'eau s'inquiètent d'un point précis : en effet, elles prélèvent déjà une taxe sur les usagers, mais, l'établissement public ayant également son propre guichet de perception, il y aura de fait une double facturation. Il serait donc plus simple pour l'utilisateur - un amendement a été déposé dans ce sens - que les agences de l'eau continuent à percevoir globalement les taxes et reversent la part revenant de droit à l'établissement public. Cela éviterait à celui qui paye d'avoir à faire plusieurs chèques. Nous attendons votre réponse.

Cette réforme, qui aurait d'ailleurs mérité de faire l'objet d'un texte de loi spécifique, va entraîner une forme de débudgétisation, ainsi qu'une diminution du contrôle parlementaire.

Il est d'ailleurs spécifié, au troisième alinéa de l'article 89, que le montant des péages sera fixé par l'établissement et que le programme de restauration des voies Freycinet sera entrepris sous réserve des décisions qui interviendront dans le cadre du nouvel établissement public. L'Etat reversera également une dotation à l'ex-O.N.N., correspondant à la fraction non affectée aux collectivités locales des produits des revenus des ouvrages hydroélectriques concédés.

En conséquence, le contrôle parlementaire se bornera à analyser le montant de cette ligne budgétaire, sans avoir à connaître et surtout à discuter des orientations choisies.

Aussi, sans déposer d'amendement, car cela ne relève pas de l'article 89, la commission des affaires économiques estime que le Parlement devrait être représenté au sein du conseil d'administration de l'E.P.I.C., d'autant que vous envisagez d'y faire figurer des représentants des régions.

L'année 1991 risque donc d'être une année très difficile, compte tenu des délais de mise en œuvre de la réforme ; l'entretien du réseau existant risque d'en souffrir.

On peut, certes, constater un effort dans la poursuite des opérations inscrites au programme pluriannuel « sécurité » puisque les crédits passent de 52 millions de francs en 1990 à 87 millions de francs pour 1991. En revanche, la restauration du réseau Freycinet peut susciter l'inquiétude, puisque, cette année, 307 millions de francs sont prévus, ce qui est bien faible par rapport aux 396 millions de francs engagés en 1990.

Bien entendu, ces chiffres incluent à la fois la part de l'Etat et le produit de la redevance, mais quel sera le niveau de ce produit en 1991 ? Quant à l'ensemble du programme annoncé, pourra-t-il être réellement engagé l'année prochaine ?

Un effort a été consenti pour le développement des infrastructures, c'est vrai, mais il est permis de s'interroger sur la réalisation de ces trois projets de grand gabarit que sont Seine-Est, Seine-Nord et la liaison Rhin-Rhône.

Pour ne parler que de Seine-Nord, le projet avait bénéficié d'un crédit d'étude l'année dernière. Je n'ai pas vu de ligne budgétaire correspondante pour 1991. Peut-être ce crédit était-il suffisant ! Ce qui nous intéresse, surtout, c'est de savoir quand le rapport sera achevé et quand nous pourrions en avoir connaissance.

En outre, quand l'Etat prendra-t-il une décision sur l'ordre des priorités, puisqu'on ne peut pas engager les trois opérations en même temps ?

A cet égard, ne pourrait-on pas demander au Feder de participer en partie au financement des voies navigables ? Je sais que la plus grosse part est réservée au T.G.V. ; mais peut-être reste-t-il quelque chose pour les voies navigables.

Je n'insiste pas sur l'état de délabrement des voies du réseau classique. Vous connaissez le nombre d'accidents, même s'il y en a eu moins en 1990 qu'en 1989 parce que les conditions climatiques ont été meilleures. Les berges sont dans un état lamentable, certaines écluses sont très souvent en panne, le tirant d'eau, du fait de l'envasement, s'amenuise, de sorte que ces voies n'auront bientôt plus de navigables que le nom.

S'agissant de la batellerie, différentes mesures ont été prises. Il semble que la situation de la profession s'améliore, bien qu'elle soit encore délicate, en raison, notamment, du

salaire, qui est à peu près égal au Smic. C'est dramatique ! Je note également que vous consentez un effort pour les jeunes qui veulent se lancer dans ce métier.

J'en viens à ma conclusion.

Monsieur le ministre, s'agissant des routes, il existe tellement d'inconnues, notamment quant à l'exécution du budget de 1990, et de faiblesses, en particulier pour les renforcements coordonnés, que la commission des affaires économiques ne peut qu'émettre un avis défavorable.

En ce qui concerne les voies navigables, même si elle n'est pas contre l'article 89, dont nous aurons l'occasion de discuter tout à l'heure, la commission ne peut, là encore, qu'émettre un avis défavorable, car vous avez choisi, cette année, de diminuer singulièrement les crédits de l'Etat ; ce qui n'est pas une bonne méthode. (*Applaudissements sur les traversés du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

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

Groupe du rassemblement pour la République : 32 minutes ;

Groupe de l'union centriste : 28 minutes ;

Groupe socialiste : 27 minutes ;

Groupe du rassemblement démocratique et européen : 19 minutes ;

Groupe communiste : 18 minutes.

La parole est à M. Leyzour.

M. Félix Leyzour. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, la partie du budget que nous examinons aujourd'hui, qui concerne les transports terrestres, représente la part principale du budget des transports. Elle revêt une grande importance à plusieurs titres : pour la vie quotidienne des Français, pour l'innervation, l'irrigation de l'ensemble du territoire national et pour son raccordement aux autres réseaux.

Son importance tient aussi au fait que cette partie du budget engendre une grande part de l'activité du secteur des travaux publics, qui est capital du point de vue de l'emploi et des avancées technologiques.

Je parlerai tout à l'heure du T.G.V., mais je veux, à mon tour, dès maintenant, rendre hommage aux ingénieurs, techniciens et ouvriers qui vont nous permettre de rouler bientôt sous la Manche. Quelle prouesse technique !

Ce budget - on l'a déjà souligné à plusieurs reprises - concerne le transport ferroviaire, le transport fluvial et tout ce qui se rattache à la route : travaux neufs, entretien, sécurité.

L'ensemble de ce budget voit ses crédits passer de 40 milliards de francs, en 1990, à 43 milliards de francs, en 1991, soit une progression de 8,2 p. 100. Cette augmentation s'explique par l'accroissement de l'effort en faveur de la S.N.C.F., l'Etat prenant à sa charge une partie de l'endettement de l'entreprise nationale, ce qui rapproche ainsi ses conditions d'exploitation de celles de son concurrent qu'est le transport routier qui, lui, ne paie pas ses charges d'infrastructure.

Globalement, ce budget, de par son augmentation, se situe au-dessus de la moyenne de progression des dépenses de l'Etat.

Pour ce qui est des routes, la progression est de 1,6 p. 100 en moyens d'engagement et de 7,1 p. 100 en crédits de paiement. S'agissant plus particulièrement des crédits d'investissement routier, ils augmentent de 3 p. 100 en moyens d'engagement et de 16 p. 100 en moyens de paiement, en tenant compte, en plus des crédits budgétaires au sens strict, des prélèvements effectués sur les excédents d'Autoroutes de France au titre des remboursements d'avances consenties par l'Etat.

Les crédits d'entretien accusent une baisse de 1,3 p. 100 en moyens d'engagement et chutent de 23,3 p. 100 en moyens de paiement. C'est préoccupant, car un bon entretien est indispensable à la préservation du patrimoine et constitue un élément important de la sécurité routière, sur laquelle le budget veut par ailleurs mettre l'accent, avec une progression de 7,4 p. 100 des crédits. Il est évident qu'une progression plus

grande des crédits affectés à la sécurité ne compense pas le manque des crédits d'entretien, qui représentent une masse beaucoup plus importante.

Le traitement spécifique de la sécurité routière est nécessaire, et j'ai eu l'occasion, récemment, de développer ici notre point de vue sur ce sujet ; mais ce traitement et les résultats obtenus seront d'autant meilleurs que l'entretien général du réseau sera assuré à un bon niveau - entretien normal, sécurité hivernale.

Si j'ai bien compris, la voirie nationale, qui compte 37 700 kilomètres, se décompose actuellement de la façon suivante : 9 539 kilomètres d'autoroutes, 2 590 kilomètres de liaisons assurant la continuité du réseau routier, c'est-à-dire les autoroutes sans péage, et 4 400 kilomètres de grandes liaisons d'aménagement du territoire, soit au total 16 529 kilomètres. Le reste, par ailleurs, quelque 11 000 kilomètres d'autres routes nationales.

Le schéma directeur, tel que défini le 18 mars dernier, s'est enrichi de 904 kilomètres supplémentaires par rapport à 1988. Prévu initialement sur dix ans, il est désormais étalé sur quinze ans.

L'introduction dans le schéma d'un certain nombre de liaisons qui s'imposaient pour donner plus de cohérence à l'ensemble n'a rien de surprenant. Un schéma directeur est toujours évolutif. Ce que craignent de nombreux élus dans les régions, les départements, ainsi que les professionnels des travaux publics, c'est qu'un étalement dans le temps ne s'allonge proportionnellement plus que le réseau lui-même et ne conduise, en fait, à réduire le rythme des réalisations.

Personne ne peut nier l'intérêt d'un bon maillage national de voies rapides, mais tout dépend de son incidence sur l'aménagement du territoire et de ses répercussions sur la vie quotidienne des Français. Si on lui fixe comme objectif, comme l'indique la D.A.T.A.R., la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, de renforcer la vocation européenne d'une douzaine de métropoles, il aura pour résultat de contribuer à aggraver les déséquilibres liés à la surconcentration ou à la sous-densification de certaines parties du territoire, au lieu de les corriger.

En ce qui concerne le péage, nous nous élevons contre l'éventualité d'une nouvelle augmentation des tarifs au nom, comme je l'ai lu dans divers rapports et comme l'a rappelé tout à l'heure M. le rapporteur spécial, d'une politique tarifaire réaliste qui s'imposerait.

Quand on connaît la rapidité d'amortissement des coûts des travaux engagés pour la construction des autoroutes, on est en droit de se dire que le réalisme ne conduit pas nécessairement à faire payer toujours plus l'automobiliste, déjà tant sollicité.

Pour ce qui est des investissements sur le réseau routier national faisant l'objet de contrats entre l'Etat et les régions, la synthèse des vingt-deux contrats passés pour la période 1989-1993 fait apparaître que la part de l'Etat ne représente que quelque 43 p. 100 du montant des travaux prévus. La part des régions est presque à la même hauteur, avec 36 p. 100, le reste, environ 21 p. 100, étant apporté par d'autres collectivités ou par le Feder. Cette dérive est inquiétante et pèse lourd sur les budgets régionaux.

Par ailleurs, que deviendra la partie du réseau national qui ne figure pas au schéma directeur ? Quel type de travaux l'Etat entend-il y réaliser et avec quel financement ?

A ce propos, et pour parler d'une région que je connais mieux que d'autres puisqu'il s'agit de la Bretagne, je suis inquiet de ne pas voir figurer, au titre des grandes liaisons d'aménagement du territoire, la route nationale 164, qui relie la pointe de la Bretagne à Rennes par le centre de la Bretagne. Actuellement, elle fait l'objet d'un programme de travaux au titre de l'O.I.D. Mais le fait qu'elle soit laissée hors du schéma, alors qu'elle fait partie du plan routier breton, m'inquiète et inquiète de nombreux élus, pour la période postérieure à 1993.

Il ne faut jamais oublier que la Bretagne est une péninsule. Elle a donc besoin d'être à la fois bien raccordée au reste du réseau et bien « irriguée » s'agissant de son propre territoire.

Pour améliorer la sécurité la nuit, il a été question de l'éclairage des autoroutes. Je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous nous indiquiez l'état d'avancement de ce projet.

A propos de signalisation, je me ferai l'écho d'une demande du comité régional des transports de Bretagne. Il souhaite que, à défaut d'indications précises concernant les villes les plus importantes de la région, apparaisse au moins, à la sortie de Paris, la direction de la Bretagne. A l'heure actuelle, si vous êtes sur le périphérique Est, il faut prendre la direction de Lyon pour aller vers Rennes et Brest ; ce n'est que bien longtemps après que le conducteur sait s'il a pris ou non la bonne direction !

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Félix Leyzour. Le même problème se pose sans doute pour d'autres régions de France. Il me paraît possible d'y remédier.

J'en viens maintenant à la S.N.C.F. Nous avons fait part l'année dernière de notre très grande préoccupation s'agissant de la politique suivie, laquelle met gravement en cause le service public, son avenir, sa qualité.

Votre projet de budget pour 1991 prévoit la prise en charge par l'Etat de la dette de la S.N.C.F. pour 38 milliards de francs ; c'est une bonne chose.

En revanche, les conséquences de l'entrée en vigueur du nouveau contrat de plan sont loin d'être positives. Le précédent contrat de plan a permis la suppression de 42 000 emplois de 1985 à 1989 et ce, très souvent, au détriment de la sécurité. Le nouveau contrat prévoit 30 000 nouvelles suppressions.

On annonce, bien entendu, sur le plan financier, un résultat à la hausse grâce au contrat de plan, mais à quel prix ? Cette politique dite du « risque calculé » est grave. Elle sacrifie tout à la recherche de la rentabilité. Ces dernières années, les accidents sont les conséquences de cette politique du « risque calculé », des incidents permanents, de la déréglementation des horaires et des mauvaises conditions de transport des usagers. Le nouveau contrat de plan va aussi dans ce sens et ne fera qu'aggraver la situation.

Le T.G.V. constitue un outil remarquable pour le renouveau du service public. Tout dépend de l'usage qui en est fait, comme l'a rappelé précédemment M. Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Va-t-il contribuer à la revitalisation des régions voisines, répondre prioritairement aux besoins de la population ? C'est cette question de fond qui sous-tend les actions menées contre le refus de certains tracés de ligne et pour l'arrêt du T.G.V. dans telle ou telle gare.

L'an dernier, j'appelais votre attention, monsieur le ministre, sur la nécessité d'amener la direction de la S.N.C.F. à mieux prendre en compte les démarches de la population de la région de Lamballe et du Trégor en Bretagne. Après de multiples arrêts forcés du T.G.V. à Plouaret-Trégor et à Lamballe, la direction a dû consentir à accepter l'arrêt régulier de certains trains.

Alors qu'on nous disait qu'il n'était pas possible d'arrêter matin et soir un T.G.V. pour quelques « pèlerins » - c'est le terme qui a été utilisé - les résultats sont très positifs aujourd'hui, non pas que Plouaret, où la bataille fut rude, soit devenu un haut lieu où se retrouvent de nombreux « pèlerins » mais parce que cela répond en fait à un besoin réel. Cela prouve que ces combats ne sont pas des combats d'arrière-garde.

Mais le développement du T.G.V. ne doit pas signifier l'abandon des autres lignes ferroviaires. Au contraire, ces dernières doivent faire l'objet de travaux de modernisation, à commencer par l'électrification d'une bonne partie d'entre elles.

S'agissant du trafic des marchandises, les chiffres enregistrent une baisse. Aujourd'hui, il ne s'agit pas d'opposer le rail à la route, mais, pour des raisons de coût et de sécurité, il est urgent de transférer sur le rail une partie importante du fret, dont la progression continue.

Au lieu de fermer les gares de marchandises, comme c'est le cas aujourd'hui, en tout cas dans notre région, il est nécessaire de les moderniser et de les adapter, pour développer des plates-formes rail-route permettant de réduire les contraintes des ruptures de charge.

S'agissant des investissements, on sait que l'endettement de la S.N.C.F. constitue un véritable fardeau. Les charges d'emprunt à rembourser aux banques sont prétexte à augmenter la pression sur les salaires et sur les effectifs des cheminots, donc à rogner sur la qualité et sur la sécurité.

D'autres dispositions pourraient être prises, telle, par exemple, la participation des banques et des assurances qui pourraient consentir des prêts à taux réduit ou l'utilisation de l'épargne populaire aujourd'hui orientée vers la spéculation.

S'agissant du transport fluvial, nous avons toujours rappelé l'importance de ce moyen de transport non polluant et économique, dont le trafic a progressé en 1988 et 1989. Des changements importants dans le financement et la gestion des voies d'eau sont prévus à l'article 89 du projet de loi de finances, article rattaché au projet de budget des transports terrestres.

Vous créez ainsi une taxe sur les usagers des voies d'eau et une redevance pour services rendus aux usagers ; en fait, vous proposez l'instauration de péages.

Avec ces dispositions et la transformation de l'office national de la navigation en établissement public à caractère industriel et commercial, on sent poindre une volonté de désengagement de l'Etat du financement du transport fluvial, alors que nos voisins allemands et italiens ont débloqué des crédits substantiels et engagé des travaux importants pour ce mode de transport.

Pour toutes ces raisons, nous voterons contre l'article 89.

S'agissant de l'ensemble du projet de budget, nous ne pourrions émettre un vote favorable. Autant j'ai noté le niveau de progression des crédits, qui se situe au-dessus de la moyenne de la progression des dépenses de l'Etat, autant le projet de budget porte dans de nombreux domaines la marque d'orientations qui ne nous satisfont pas et qui ne satisfont pas des millions de Français. C'est donc au terme de la discussion budgétaire que nous prendrons notre décision.

Mme Beaudeau interviendra tout à l'heure, lors de l'examen des crédits, sur le problème des transports collectifs en Ile-de-France, qui est également particulièrement préoccupant. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Charles-Edmond Lenglet. Après l'excellent rapport de notre collègue M. Berchet, mon intervention se limitera, monsieur le ministre, à vous interroger sur les liaisons ferroviaires au nord de Paris.

Depuis 1846, les voyageurs qui, de Paris, prennent le train en direction de Lille et, depuis 1847, les voyageurs à destination de Boulogne passent obligatoirement par Amiens.

Quelques années plus tard, un raccordement fut installé à Longueau « pour le transport des houilles expédiées de Valenciennes sur Paris ». La gare de triage de Longueau est, depuis cette date, la plaque tournante du trafic ferroviaire à destination du nord de la France et de l'Angleterre.

Cette bonne situation géographique fait d'Amiens-Longueau un centre ferroviaire important et permet aux habitants du secteur de bénéficier de seize liaisons par jour entre Amiens et Paris.

De plus, deux T.G.V. directs Lille-Lyon s'arrêtent chaque jour à Longueau.

Le nouveau tracé du T.G.V. Nord, le long de l'autoroute A 1, remet en cause, sans compensation aucune, des avantages acquis depuis 144 ans et compromet gravement les économies locale et régionale.

En effet, à partir de 1993, les voyageurs à destination de Lille ou de Calais emprunteront le T.G.V. et Amiens deviendra une super-gare de banlieue de Paris. La S.N.C.F. aura tué le centre ferroviaire d'Amiens-Longueau et aggravé le chômage dans cette capitale régionale de 150 000 âmes, lourdement éprouvée par les guerres et toujours renaissante grâce au courage de ses habitants.

L'indignation est générale, la population est traumatisée ; les élus de toutes tendances sont écœurés.

M. Emmanuel Hamel. Ecœurés !

M. Charles-Edmond Lenglet. Pouvez-vous, monsieur le ministre, faire préciser à la S.N.C.F. le nombre de trains classiques qui seront maintenus entre Amiens et Paris et la durée moyenne du trajet pour le millier de voyageurs d'Abbeville, Albert, Corbie et Amiens qui se rendent chaque jour à Paris ?

Mon intention n'est pas, dans le cadre de l'examen de votre projet de budget, de rouvrir une polémique sur les conditions dans lesquelles le pouvoir technique de la S.N.C.F. a réussi sans mal à imposer son choix à des élus enchantés d'en tirer avantage au profit de leur ville. Le malheur des uns fait le bonheur des autres ! D'autres instances s'en préoccupent et, comme le dit avec désinvolture la direction de la société nationale : « de toute manière, les travaux sont fort avancés et il est trop tard pour changer ». Il n'en est pas moins vrai que le tracé retenu pour aller en Angleterre via le tunnel est le plus cher et le plus long.

Nous persistons, pour notre part, à dire que, lorsque l'on a prévu un crochet de 90 kilomètres pour aller de Roissy à Calais, on pouvait rallonger la ligne de 15 kilomètres pour desservir à la fois Amiens et Lille !

Les pouvoirs publics sont amenés aujourd'hui à proposer la création d'un barreau direct, qui doit se greffer à Arsy pour se diriger en ligne droite vers le tunnel sous la Manche en passant par Amiens. Toutefois, l'expérience du tracé du T.G.V. Nord fait que beaucoup de Picards, échaudés et sceptiques, pensent que ce n'est pas en T.G.V. que l'on veut les mener mais en bateau ! De toute façon, ce barreau n'offrira pas à Amiens l'ouverture qu'elle recherche vers l'Europe du Nord.

Pouvez-vous nous indiquer, monsieur le ministre, la date de réalisation de ce barreau et ses modalités de financement ?

Ma seconde question concerne l'électrification de la ligne Amiens-Boulogne-Calais que, avec d'autres, je réclame depuis dix ans.

En écartant Amiens du réseau T.G.V., la S.N.C.F. condamne la ligne Amiens-Boulogne à devenir un axe secondaire. Elle a dans ses cartons un projet visant à ramener cette ligne à voie unique, équipée de blocs automatiques lumineux.

Quelle déchéance pour une ligne qui, jusqu'à la dernière guerre, voyait passer *La Flèche d'or* et le Calais-Bâle par Amiens-Tergnier-Laon-Reims !

Jusqu'à présent, la S.N.C.F. s'est toujours refusée à électrifier cette ligne, alors qu'elle dessert le littoral, de la baie de Somme à Calais.

Les élus du littoral pensent au contraire que la ligne Amiens-Boulogne doit être électrifiée en complément du T.G.V. Nord.

Cette mesure se justifie d'abord pour des raisons d'aménagement du territoire, car la région côtière de la Somme et du Pas-de-Calais va subir un isolement qui portera atteinte à son économie. Il faut l'aider à maintenir et développer son activité, notamment celle de Boulogne, premier port de pêche français et deuxième port de voyageurs, car il y aura toujours des bateaux, des ferrys et des aéroglisseurs pour traverser la Manche.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Heureusement !

M. Charles-Edmond Lenglet. Elle se justifie aussi par la nécessité de stimuler le trafic fret, notamment vers la Grande-Bretagne, et d'assurer la desserte des plages pour la clientèle venant du nord, de la Picardie, de la région parisienne et d'Angleterre.

Cette zone touristique très dense et en essor continu va connaître un développement important en direction et en provenance du tunnel sous la Manche.

La plate-forme rail-route à la sortie du tunnel appelle également la mise en place de liaisons ferroviaires électrifiées sans rupture de mode de traction pour être économiquement intéressante. Des gains de temps pourront être obtenus grâce aux vitesses accrues des trains.

Enfin, un fait nouveau est intervenu, qui doit amener la S.N.C.F. à réviser sa position puisque la décision est prise d'électrifier Boulogne-Calais-Saint-Omer en 1993.

Dans ces conditions, il est inconcevable de ne pas électrifier la section de la ligne du littoral entre Boulogne et la capitale picarde avant l'ouverture du tunnel sous la Manche.

Le bouclage du réseau électrifié de la zone littorale serait alors réalisé avec la possibilité d'y faire passer des T.G.V. à une vitesse de 180 à 200 kilomètres à l'heure, et peut-être plus pour certaines sections, ce qui peut constituer un itinéraire de dégagement en cas d'incident, toujours possible, sur la ligne principale du T.G.V.

Ne s'agit-il pas d'une solution de bon sens ? Monsieur le ministre, pouvez-vous user de votre influence pour amener enfin la S.N.C.F. à reconnaître le bien-fondé de cette demande pressante des élus du littoral de la Somme et du Pas-de-Calais ?

Passant du rail à la route, je veux aussi, brièvement, rappeler l'importance de l'axe routier Dunkerque-Calais-Boulogne...

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Très bien !

M. Charles-Edmond Lenglet. ... plus précisément des tronçons, par la A 16 et la A 28, Le Mans-Rouen-Abbeville-Boulogne-Calais-Dunkerque-frontière belge, qui ne seront pas réalisés pour l'ouverture du tunnel, occasionnant un détournement de trafic vers l'est par la A 26.

Ne pensez-vous pas qu'il faut donner un autre choix aux véhicules qui descendront des navettes pour gagner la Normandie, la Bretagne, l'Atlantique et l'Espagne ? Il faut songer aussi aux familles britanniques qui viendront, encore plus nombreuses qu'aujourd'hui, passer leur week-end dans le nord de la France, et leur permettre de rejoindre, par cet axe littoral, les plages, les villes, les cathédrales de Picardie et aussi les cimetières de nos petits villages où reposent plus de 400 000 de leurs grands-parents tués au cours des batailles de la Somme.

Je vous remercie de m'avoir écouté. J'espère avoir été entendu. (*Applaudissements sur les travées du R.D.E., du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

M. le président. La parole est à M. Rocca Serra.

M. Jacques Rocca Serra. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à l'occasion de l'examen du budget des transports intérieurs, nous sommes appelés à discuter des crédits des voies navigables pour 1991 et de l'article 89 du projet de loi de finances qui porte sur la modernisation du financement de la gestion des voies navigables. Il s'agit de deux questions liées, mais sur lesquelles, pourtant, on peut porter un avis différent.

En ce qui concerne l'article 89, il y a un satisfecit quasi unanime : l'Assemblée nationale l'a adopté à une écrasante majorité, ce qui prouve bien l'intérêt que porte la représentation nationale, et donc l'ensemble des Français, à cette question qui n'a pas toujours été très favorisée par les gouvernements successifs.

D'ailleurs, une grande partie de la représentation nationale s'était déjà manifestée en sa faveur lorsque plusieurs centaines de parlementaires, toutes tendances politiques confondues, ratifiaient dans le journal *Le Monde* une « Déclaration pour l'achèvement du réseau fluvial français et son raccordement à celui de l'Europe ».

Il faut donc féliciter le Gouvernement, le ministre de l'équipement et des transports et, bien sûr, tout particulièrement M. Sarre, son secrétaire d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux, pour l'œuvre en cours d'accomplissement dans ce domaine, c'est-à-dire la transformation de l'office national de la navigation en établissement public à caractère industriel et commercial chargé de l'exploitation, de l'entretien et de la gestion du réseau des voies navigables et - c'est important - l'institution d'un mode de financement original et pérenne affecté à ce dernier. Les décisions du comité interministériel du 17 janvier dernier ont donc été rapidement concrétisées.

Pour ce faire, monsieur le ministre, vous avez choisi d'utiliser un article de la loi de finances. Nous eussions sûrement donné la préférence à un projet de loi spécifique. Mais, je vous l'accorde, la solution que vous avez adoptée présentait le double avantage de l'efficacité et de la rapidité. Ces dispositions constitueront de bons atouts pour moderniser enfin nos infrastructures fluviales, qui datent pour l'essentiel du réseau Freycinet, en les rendant accessibles à la navigation à grand gabarit, avec, bien sûr, l'espoir de les relier à court terme à l'espace fluvial européen. Le rapport de Mme Chasagne a été, en la matière, très explicite et, je pense, très utile. Là encore, il faut, monsieur le ministre, vous féliciter d'en avoir eu l'initiative.

Pour autant, il ne faut pas relâcher notre attention. Beaucoup reste à faire, à éclaircir. On peut notamment demander au Gouvernement s'il estime possible que le futur établisse-

ment public, à l'instar de la S.N.C.F. ou d'Air France, puisse contracter, d'une part avec l'Etat, d'autre part avec des organismes comme la compagnie nationale du Rhône, des contrats de Plan de type pluriannuel.

Pour en revenir au financement proprement dit, s'il est normal que les utilisateurs acquittent un prix pour les usages qu'ils font du domaine public fluvial, il ne faudrait pas, au motif que ces redevances apporteront des ressources nouvelles évaluées à 400 millions de francs, que la dotation du budget de l'Etat affectée aux voies navigables soit réduite. Or, c'est un peu là que le bât blesse. En effet, chacun peut constater qu'elle est en diminution de 120 millions de francs à 150 millions de francs.

Le principe de cette diminution budgétaire est d'autant plus regrettable que l'état actuel du réseau existant aurait justifié que le projet de budget propose des mesures urgentes de restauration. C'est un point important et nous aimerions avoir des assurances pour l'avenir. Il serait hautement souhaitable qu'en ce qui concerne les crédits des voies navigables, les dotations précédentes soient au moins reconduites.

Quant à un financement communautaire, que nous estimons indispensable en la matière, vous avez déjà eu l'occasion de dire, monsieur le ministre, qu'un groupe de travail avait été constitué sur le plan européen. Mais peut-on espérer la mobilisation de crédits communautaires significatifs ? Il serait pertinent, à ce propos, que l'Etat sollicite davantage les soutiens communautaires en faveur des voies navigables. Cela devrait être d'autant plus aisé que ces soutiens serviraient à relier nos voies à grand gabarit à un réseau européen déjà important, ce qui présente un intérêt économique évident pour l'Europe.

Pour conclure sur l'article 89, je voudrais formuler le vœu que l'ensemble du dispositif qui se met en place actuellement puisse être opérationnel dès le début de 1991. Je pense, monsieur le ministre, que vous avez pris des mesures pour qu'il en soit ainsi. Nous aimerions que vous puissiez nous communiquer un calendrier précis à cet égard.

Par ailleurs, président du groupe d'études sénatorial pour l'achèvement de la liaison Rhin-Rhône, je voudrais rappeler, une fois de plus, qu'il faudrait, pour achever les 230 kilomètres de cette liaison restant à aménager, environ un milliard de francs par an pendant quinze ans. J'allais dire que nous en sommes encore loin. Non ! nous n'en sommes plus très loin, monsieur le ministre. Ce gouvernement, comme tous les gouvernements précédents et tous les présidents de la Ve République, a déjà tranché nettement en faveur du projet. Mais il faut maintenant qu'il mette enfin les moyens nécessaires à sa réalisation.

Elu des Bouches-du-Rhône, je puis vous dire que notre région et en particulier la ville de Marseille souhaitent l'achèvement de la liaison à grand gabarit Rhin-Saône-Rhône. Pour être de taille mondiale, un port de mer se doit en effet - vous le savez - de disposer d'un arrière-pays « mouillé » et de développer, autour du nœud portuaire, des chaînes de transport multimodales et compétitives, raccordées à l'ensemble du réseau européen. Si nous devions en rester au *statu quo*, l'ensemble portuaire Marseille-Fos aurait encore plus de difficultés pour soutenir la concurrence de Rotterdam, pourtant pénalisée par un trajet maritime allongé de 3 000 kilomètres...

M. Emmanuel Hamel. Effectivement !

M. Jacques Rocca Serra. ... ou par un trajet fluvial allongé de 1 600 kilomètres.

Au surplus, l'achèvement de la liaison Rhin-Main-Danube, en 1993, risque de réorienter plus à l'est, en renforçant encore l'arc Londres-Milan, une large partie du fret nord-sud.

Or tout laisse prévoir que le flux de transport Europe-Méditerranée-Afrique s'accroîtra dans l'avenir. Il est donc primordial pour la France, au travers de Marseille-Fos, que ce potentiel de fret ne soit pas « capturé » par des voies plus orientales.

A ce propos, puisque le port de Marseille est un port autonome et qu'il est, en quelque sorte, placé sous votre responsabilité, monsieur le ministre, je veux ouvrir une parenthèse pour souhaiter, très fermement, la mise en œuvre de sa modernisation. Nous souhaitons, notamment, la construction d'une gare maritime digne de ce nom, qui puisse donner une

image favorable de la France lorsque l'on accoste ses quais. Nous voulons des quais terminaux avec des conteneurs pour fruits et primeurs. Mais nous sommes également en mesure d'exiger - et c'est notre droit - sa fiabilité et la diminution de ses coûts.

Pour revenir au sujet qui nous préoccupe, il est nécessaire de rappeler la situation extrêmement préoccupante du réseau autoroutier le long du couloir rhodanien.

Vous savez mieux que quiconque, monsieur le ministre, que ce dernier sera, au rythme actuel, saturé sous peu d'années, très peu d'années même. Je rappelle qu'en sept ans le trafic poids lourds a été multiplié par deux sur l'autoroute A 6. Il est inutile de détailler l'ensemble des effets néfastes de cette situation : gaspillage économique, hausse des coûts, insécurité routière croissante, pollution, bruit, etc. Il sera impossible de doubler les infrastructures autoroutières dans certaines vallées. Cette situation est connue, messieurs les ministres. Il serait donc dangereux de ne pas prévoir de solution.

Certains pays comme la Suisse ont été contraints d'adopter une réglementation très restrictive pour la circulation des poids lourds : interdiction de circulation pour les véhicules de plus de 28 tonnes, interdiction de circuler la nuit, etc.

En France, la liaison fluviale, compte tenu des contraintes techniques, nous semble la mieux à même de résorber sensiblement la saturation routière. Nous disposons là d'une véritable « autoroute liquide » à très grand gabarit qui possède une réserve de capacité vers laquelle il convient absolument d'orienter le transport de marchandises.

N'oublions pas que le fluvial coûte huit fois moins cher que la route et qu'un convoi poussé de 5 000 tonnes équivaut à 250 camions de 20 tonnes, et encore ne parlons-nous pas des incidences positives irréfutables en faveur de la qualité de la vie et de l'environnement.

En tout état de cause, il faut apporter à cette situation une réponse rapide, mettre en œuvre une synergie intelligente entre tous les modes de transport, organiser la concertation entre toutes les parties : Etat, régions, S.N.C.F., transporteurs routiers et fluviaux.

Ne croyez pas, à ce propos, monsieur le ministre, que je ne pense qu'à Rhin-Rhône. Je crois au contraire - et c'est le simple bon sens - qu'il faut à la France à la fois Rhin-Saône-Rhône et, comme cela a déjà été dit à cette tribune, Seine-Nord-Seine-Est. Le coût cumulé des deux opérations ne serait pas démesuré eu égard à l'enjeu que constitue pour notre pays le fait d'être enfin doté d'un réseau fluvial moderne, cohérent et relié à l'ensemble du réseau européen. C'est un défi que nous pouvons relever. *(Applaudissements sur les travées socialistes. - M. Hamel applaudit également.)*

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

M. Josselin de Rohan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des transports terrestres fait apparaître l'importance des concours apportés par l'Etat à la S.N.C.F., qui représentent 37 milliards de francs, dont 10 milliards de francs de contribution aux charges d'infrastructures et près de 4 milliards de francs pour des concours à l'exploitation des services d'intérêt régional. L'accroissement notable de l'aide de l'Etat permettra à la S.N.C.F. de réaliser son contrat de plan.

Nous ne pouvons que souscrire aux objectifs de ce contrat, surtout lorsqu'il prévoit l'équilibre des comptes de la société nationale, la diminution de son endettement et un important effort d'investissement pour les liaisons à grande vitesse.

Nous savons, par ailleurs, que la S.N.C.F. a été victime du déclin des trafics liés à l'industrie lourde et de l'émergence de trafics nouveaux exigeant la constitution de lots inférieurs à la charge des wagons. C'est pourquoi la société nationale instaure une nouvelle politique pour l'acheminement des wagons isolés.

Je voudrais appeler votre attention sur les conséquences, au regard de l'aménagement du territoire, de la décision prise par la S.N.C.F. de supprimer près de deux mille gares et de regrouper le fret dans certaines gares de triage, ce qui a pour conséquence d'abandonner tout service pour les wagons isolés sur les dessertes qui sont réputées non rentables.

Ainsi, en application de cette politique, la S.N.C.F. compte-t-elle mettre un terme à l'existence de la ligne La Brohinière-Plœrmel-Questembert. Le résultat risque d'être la disparition de toute liaison ferroviaire dans cette partie de la Bretagne centrale.

Quatre entreprises représentant près de 500 emplois vont être directement touchées par cette mesure. Ces entreprises sont « captives » du rail, car elle transportent des matières dangereuses qui ne peuvent être acheminées par la route sans danger pour les automobilistes. Les ruptures de charge qui seraient ainsi occasionnées renchérirait le coût d'exploitation des entreprises et, évidemment, amoindrirait leur compétitivité. La menace qui, à l'heure actuelle, pèse sur cette desserte est, d'ailleurs, utilisée par leurs concurrents auprès des clients et leur cause beaucoup de dommages.

L'annonce de cette suppression a provoqué une très vive émotion chez les élus de la région, les industriels et les syndicats. Ils se montrent très déterminés à tout mettre en œuvre pour éviter la disparition d'une desserte qui est indispensable au maintien de l'emploi dans cette partie de la Bretagne particulièrement éprouvée à cet égard.

Vous nous objecterez que la L.O.T.I., la loi d'orientation des transports intérieurs, ne reconnaît pas le caractère de service public aux transports de marchandises et que la S.N.C.F. devant lutter contre la concurrence d'autres modes de transport, elle doit se concentrer sur les activités les plus rentables, notamment pour honorer ce contrat de plan auquel vous et nous sommes légitimement attachés. C'est un raisonnement logique mais c'est à l'Etat, garant de l'aménagement du territoire et principal actionnaire de la S.N.C.F., que nous demandons aujourd'hui d'intervenir.

La Bretagne centrale est qualifiée par Bruxelles et par la D.A.T.A.R. de « zone fragile » et a fait l'objet d'une opération intégrée de développement. Depuis de nombreuses années, la région Bretagne et les départements consacrent des crédits pour vitaliser et dynamiser ce secteur. Aussi, le maintien des infrastructures existantes et le développement de nouvelles infrastructures sont-elles des conditions de la survie de la Bretagne centrale.

Comment développer l'industrialisation si l'on refuse aux chefs d'entreprise que, par ailleurs, on veut séduire par des régimes de primes très alléchants, les embranchements ferroviaires dont beaucoup ont besoin et qui, pour certains, ont d'ailleurs conditionné leur installation ?

Comment maintenir l'emploi si l'on condamne les chefs d'entreprise à fermer les établissements qui ne seront plus desservis, alors que le transfert sur la route est impossible techniquement et économiquement ?

Comment préserver durablement une infrastructure ferroviaire privée de trafic ? On sait, en effet, que le jour où l'on fermera un certain nombre de gares, la desserte mourra d'elle-même. Or, s'il est facile de fermer des gares, il n'est pas aisé de les rouvrir.

Est-il sage, dans un contexte possible d'économies d'énergie, de se priver de cette sécurité qu'est le rail, et d'ajouter aux contraintes et aux charges d'un réseau routier qui est déjà saturé en transférant du fret sur ce mode de transport ?

Si nous nous réjouissons des travaux réalisés pour le T.G.V. Atlantique - nous espérons, d'ailleurs, qu'il ne s'arrêtera pas aux portes de la Bretagne, mais qu'il la desservira complètement - il ne faut pas que la politique du « tout T.G.V. » aboutisse à affaiblir les autres fonctions de transport de la S.N.C.F. et qu'elle divise la France en deux : celle des usagers du T.G.V. et celle, plus nombreuse, qui regardera le T.G.V. passer !

Vous-même, monsieur le ministre, avez reconnu, lors de votre audition devant la commission des finances de l'Assemblée nationale, qu'il incombait à l'Etat de prendre en considération « les préoccupations d'aménagement du territoire et d'environnement dont la S.N.C.F., dans sa logique d'entreprise, ne tient pas forcément compte ». On ne saurait mieux dire, et c'est précisément ce que nous attendons de vous !

Nous demandons à l'Etat, lorsque des mesures semblables à celle que la S.N.C.F. s'appête à prendre en Bretagne sont arrêtées, de jouer son rôle de responsable et, le cas échéant, d'arbitre.

Nous souhaitons que les dispositions envisagées fassent l'objet d'une concertation préalable avec le représentant du Gouvernement dans la région, afin que soient étudiées avec les pouvoirs publics et la S.N.C.F., ainsi qu'avec les représentants des populations et des usagers, toutes les formules susceptibles de permettre le maintien d'une activité ferroviaire en Bretagne centrale, dans des conditions économiques telles

qu'elles ne grèvent pas exagérément les coût d'exploitation des industriels ni qu'on doive faire appel aux finances des collectivités locales, qui sont déjà beaucoup trop sollicitées.

En effet, on demande trop souvent à la région et au département de se substituer ou de compléter l'action du ministre de l'éducation nationale, celle du ministre de l'agriculture, aujourd'hui celle du ministre des transports. Il faudrait mettre un terme à ces transferts de charges !

Nous n'excluons, quant à nous, aucune formule, hormis celle qui aboutirait à la condamnation sans phrase d'une desserte à laquelle nous sommes très attachés. Si notre appel n'était pas entendu, les pouvoirs publics pourraient redouter la très vive réaction des populations intéressées qui sont conscientes de l'enjeu et, de ce fait, sont mobilisées pour la défense de cet axe.

Nous voulons croire, monsieur le ministre, que vous serez sensible à cette réaction et qu'il vous sera possible, dès ce soir, d'apaiser nos craintes et de montrer que vous êtes ouvert au dialogue. Nous souhaitons, en outre, que vous puissiez nous indiquer que vous donnerez les instructions nécessaires au préfet de région pour qu'il puisse agir dans ce sens.

En conclusion, je voudrais simplement dire ceci : en 1960-1961 - certains d'entre vous s'en souviennent sans doute, en particulier mon collègue M. Leyzour qui, tout à l'heure, évoquait les problèmes de la desserte ferroviaire en Bretagne, parce qu'il sait comme moi ce que cela représente pour notre région - c'est autour du rail que s'est livrée la bataille du développement. Nous avons connu notre bataille du rail à nous ! Elle a été menée par un homme comme Alexis Gourvennec et beaucoup d'autres avec lui, la déperdition des tarifs étant obtenue. Grâce à cela, le développement économique a été sérieusement stimulé.

Il ne faudrait pas que, aujourd'hui, parce que des économies sont indispensables dans la gestion de la société nationale - nous le concevons fort bien - on en vienne à remettre en cause le résultat d'une bataille très difficile menée voilà trente ans. Vous comprendrez donc qu'une péninsule comme la nôtre, qui a beaucoup à craindre du déplacement du centre de gravité de l'Europe vers l'Est, soit très attachée au maintien et au développement de ses infrastructures de communication.

Je suis sûr que le géographe et l' élu de province que vous êtes sera sensible à notre appel. Nous serons très attentifs aux réponses que vous nous ferez sur le sujet. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

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

M. Louis Jung. Monsieur le ministre, mon collègue M. Huriet étant retenu dans son département, il m'a demandé de vous faire part des problèmes qui le préoccupent. Je suis très heureux d'intervenir, en cet instant, dans ce débat.

Voilà six mois, le 12 juin dernier, vous présentiez le premier schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, « étape importante », disiez-vous, dans une démarche d'ensemble engagée par le conseil des ministres du 31 janvier 1989.

Vous espériez que le Gouvernement arrêterait avant la fin de l'année - il ne reste plus que vingt-huit jours ! - le schéma définitif.

Vous souligniez que cette révolution dans l'économie des transports donnerait une dimension concrète à la construction européenne.

La Lorraine et l'Alsace, du fait de leur situation géographique, de leur histoire, de leur économie et de la volonté de leurs populations, appellent de leurs vœux tout ce qui peut donner à l'Europe une « dimension concrète ».

Aussi, sommes-nous de plus en plus préoccupés par les retards de calendrier et les incertitudes qui pèsent sur le financement du T.G.V. Est.

Le 31 janvier 1989, le projet de T.G.V. Est est évoqué au conseil des ministres ; les études de tracé et les études financières sont engagées.

Le 18 décembre 1989, le conseil régional de Lorraine donne un avis favorable sur les propositions de M. Philippe Essig, qui, lui, a respecté les délais que vous lui aviez fixés !

Un accord est rapidement obtenu de la part de toutes les collectivités territoriales concernées, tant pour le tracé que pour l'engagement de cofinancer.

Tous les responsables politiques concernés étaient bien conscients que toute division, tout atermoiement, risquait de retarder un projet indispensable pour le développement des régions traversées. Hélas ! cette volonté politique très forte, rejoignant d'ailleurs la volonté exprimée par le Président de la République en 1984, n'est pas parvenue à ce jour à entraîner la décision du Gouvernement.

Monsieur le ministre, la carte du « réseau d'avenir des trains à grande vitesse » éditée par les Communautés européennes montre à l'évidence que le T.G.V. Est constitue une liaison indispensable pour que le quart nord-est de la France ait toute sa place dans l'Europe de demain.

Vous l'avez souligné vous-même, « en termes d'aménagement du territoire, le problème essentiel est, certes, d'avoir accès au réseau interconnecté - en direction de Paris - mais aussi de l'ensemble des régions et des destinations européennes. » Cela signifie bien dans votre esprit - et nous partageons votre conviction - que des régions ne bénéficiant pas de liaisons à grande vitesse, seront enclavées et menacées d'asphyxie.

Le Gouvernement est-il décidé à tenir le calendrier qu'il s'est fixé à lui-même, monsieur le ministre, à savoir l'approbation du schéma d'ici à la fin de l'année ou, au plus tard, fin janvier ? La deuxième mission Essig sera-t-elle parvenue à son terme ?

Le Gouvernement va-t-il banaliser le T.G.V. Est, comme bon nombre d'entre nous le redoutent ?

A quel résultat ont abouti les contacts qu'a repris le Gouvernement avec le gouvernement allemand, comme vous l'aviez annoncé le 12 juin ?

Enfin, monsieur le ministre, il serait inconvenant de profiter de la volonté politique qui s'est exprimée tant en Champagne-Ardenne qu'en Lorraine et en Alsace pour « faire monter les enchères » - je vous prie de m'excuser d'employer cette expression - et solliciter des régions et des collectivités une « rallonge » par rapport aux engagements financiers qu'ils ont consentis. Un tel chantage, ne serait pas digne de l'Etat.

A Poitiers, le Président de la République a évoqué l'hypothèse d'une « participation plus lourde de l'Etat ». Les collectivités, quant à elles, ont pris des engagements et elles les tiendront. A l'Etat de tenir les siens.

A propos de ce dossier, permettez-moi, monsieur le ministre, d'ajouter un argument complémentaire.

Vous avez fait un important effort pour les régions de l'ouest de notre pays en ce qui concerne le T.G.V. Je suis convaincu que vous êtes conscient qu'il est urgent de permettre à toute cette partie de la France d'être rattachée à la « banane économique » de l'Europe, et qu'il est donc de l'intérêt de l'ouest de la France également que le T.G.V. Est soit réalisé dans les meilleurs délais.

Pour terminer, je me permettrai de présenter une observation concernant spécifiquement les crédits affectés aux routes.

Si les crédits du projet de budget de la sécurité routière ont augmenté d'une façon significative - et nous nous en félicitons - c'est, je pense, monsieur le ministre, pour bien marquer le caractère prioritaire que représente la sécurité sur les routes.

Alors pourquoi les crédits des routes sont-ils en baisse ? Cela semble tout à fait paradoxal.

On constate, en effet, que l'évolution des crédits d'entretien du réseau devient préoccupante, en ce qui concerne les renforcements et les aménagements qualitatifs. Ainsi, on enregistre une baisse de 13 p. 100 en autorisations de programme et de 23,5 p. 100 en crédits de paiement. De plus, le chapitre « entretien-viabilité hivernale » est tout juste stabilisé. Or vous savez que, dans nos régions, nous attachons une très grande importance à ce dossier.

En conséquence, le budget de la sécurité routière peut être considéré comme satisfaisant, puisqu'il enregistre une progression de 7,4 p. 100 de ses moyens de paiement, mais seulement d'un point de vue budgétaire !

L'entretien des routes et la sécurité routière vont de pair. L'entretien du réseau routier existant contribue bien à la sécurité. Je pense que cela tombe sous le sens.

Malheureusement, à défaut d'efforts suffisants, monsieur le ministre, le patrimoine existant risque de se dégrader, rendant alors nécessaire des travaux de remise en état, qui vont devenir d'année en année particulièrement lourds si on n'y remédie pas suffisamment tôt.

Des routes en mauvais état sont, bien évidemment, une cause d'accidents non négligeable ! Je tenais, monsieur le ministre, à vous faire part de cette observation, qui est importante à mes yeux.

J'ajoute que je m'associe naturellement à l'interrogation exprimée tout à l'heure en ce qui concerne la liaison Rhin-Rhône. En effet, tant en Alsace et dans l'est de la France, qu'en Europe, nous sommes tous conscients qu'il s'agit d'une nécessité absolue.

Dernièrement, grâce au Conseil de l'Europe, j'ai eu l'occasion de voir la liaison Rhin-Main-Danube. Cet effort réalisé dans d'autres pays constitue pour vous, j'en suis sûr, un encouragement pour que notre pays soit au diapason de l'Europe. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I. et du R.P.R.*)

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

M. Marcel Vidal. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'évolution du cadre économique, l'intervention de nouveaux partenaires que sont l'Europe et les collectivités décentralisées ont modifié les objectifs de l'aménagement du territoire.

Parallèlement, le dernier recensement signale les nombreuses disparités économiques et démographiques dont souffre notre pays.

On constate une forte concentration de la population dans les zones urbaines, ce qui renforce le dynamisme et le développement des grandes villes mais qui fait peser une menace de désertification dans les zones rurales.

Ainsi, dans le département de l'Hérault, que j'ai l'honneur de représenter, peut-on souligner les déséquilibres qui existent entre la ville de Montpellier, technopole en puissance, et le haut pays, caractérisé par une désertion des hommes et des activités économiques affaiblies.

Cette différence entre le monde urbain et le monde rural dans l'Hérault s'apparente à la césure significative entre le Languedoc-Roussillon et le Massif central.

Il est impératif aujourd'hui de procéder à un réajustement entre des espaces quasiment saturés et d'autres qui sont totalement vierges.

Une des solutions à cette question d'aménagement du territoire réside dans un renforcement et une multiplication des infrastructures et des équipements routiers.

L'ouverture européenne, l'intensification des échanges commerciaux entre l'Europe du Nord et les pays du bassin méditerranéen, la surcharge du trafic routier dans le couloir rhodanien, appellent la création de nouvelles voies de communication du nord vers le sud. On ne peut donc que se féliciter de la modernisation « en quasi-autoroute » de la R.N. 9 entre Clermont-Ferrand et le secteur de Béziers.

Il est urgent que ces travaux soient menés à bien. En effet, seul un couloir autoroutier partant de Paris pour rejoindre l'Espagne en traversant le Massif central est susceptible de promouvoir un développement économique et de stopper un exode qui frappe les régions rurales du centre de la France.

Pouvez-vous nous indiquer, monsieur le ministre, quel est l'état d'avancement de ces projets, quelles sont les perspectives de programmation sur les prochains exercices budgétaires et quels crédits seront consacrés, en 1991, à l'aménagement de la R.N. 9, cette future A 75 ?

Dans le département de l'Hérault, il est indispensable maintenant que les différentes collectivités locales prennent connaissance du tracé définitif de cette liaison autoroutière, afin qu'elles puissent se déterminer de manière cohérente quant au choix d'implantation de futures zones d'activités industrielles, artisanales et commerciales.

L'autoroute A 75, qui participera au désenclavement d'une partie du département de l'Hérault, peut être un formidable atout de développement économique dans des secteurs essentiellement voués à l'activité agricole.

Pour cette raison, les conseils généraux et régionaux doivent être associés à la définition du tracé de cette infrastructure.

Si l'autoroute peut être un véritable outil de développement, elle peut aussi être la pire des choses, notamment si elle ne prend pas en compte le désenclavement des hautes terres. En effet, une autoroute sectionne sur son passage tout un réseau de chemins, souvent indispensables dans les zones rurales. Monsieur le ministre, il vous faudra donc inviter les services placés sous votre autorité à consulter les acteurs locaux, afin qu'une réalisation source de progrès n'isole, en fin de compte, des espaces géographiques portant déjà les stigmates du dépeuplement.

Enfin, monsieur le ministre, je ne saurais terminer sans évoquer la perspective du doublement de l'autoroute A 9. Ce projet est intimement lié à celui de l'A 75. Mais, malgré l'accomplissement d'importants travaux pour élargir l'autoroute A 9 à deux fois trois voies, nous savons d'ores et déjà que l'accroissement du trafic routier entre l'Italie et l'Espagne voue cette autoroute à la saturation d'ici à la fin du millénaire.

Il faut donc songer, comme cela est parfois évoqué, au doublement de cette autoroute entre Orange et Narbonne.

Il s'agirait là d'une réalisation, non pas exagérée, mais qui répondrait à une double motivation : d'une part, faciliter le transit commercial vers l'Italie et la péninsule ibérique ; d'autre part, préserver la sécurité des millions d'automobilistes qui empruntent chaque été ce tronçon conduisant au littoral méditerranéen.

Si la situation du trafic routier demeure encore acceptable, vous savez, monsieur le ministre, qu'il faudra, à court terme, réaliser une autoroute A 9 bis. Pourtant, le nouveau schéma directeur que vous avez récemment présenté ne mentionne pas ce projet.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, ce n'est un secret pour personne, si l'Ancien régime a pu harmoniser des pratiques commerciales, c'est grâce au développement de voies de communication.

Aujourd'hui, notre société est confrontée aux mêmes impératifs. Il est là, le véritable sens du désenclavement de nos régions, que nous ne cessons de réitérer.

A bout de souffle, s'esquissent des projets ! Qu'ils soient au moins l'expression des intérêts convergents, que les lenteurs administratives et les comportements bureaucrates ne viennent pas altérer le dialogue entre ceux qui créent la richesse, les agents de production, et ceux qui sont chargés de la réguler, les agents de l'Etat !

C'est à ce double prix, monsieur le ministre, que, demain, la voie de communication entre le nord et le sud, entre l'est et l'ouest, nous conduira à un développement économique efficace et harmonieux. (*Applaudissements sur les travées socialistes. - M. Hamel applaudit également.*)

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

M. Jacques Oudin. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, après deux ans, le schéma directeur autoroutier national a été enfin approuvé le 5 novembre dernier.

Nous devons ainsi engager 3 137 kilomètres d'autoroutes au cours des prochaines années. Je pense que la nation est satisfaite de cette décision qui tardait quelque peu, car le besoin est manifeste.

C'est important pour au moins trois raisons : premièrement, nous sommes en retard ; deuxièmement, le trafic augmente ; troisièmement, l'autoroute est un élément essentiel et un facteur important de sécurité.

Tout d'abord, nous sommes en retard, les chiffres le prouvent. En 1988, la France possédait 126 kilomètres d'autoroutes par million d'habitants, la Suisse 223 et la République fédérale d'Allemagne 142 ; notre pays occupait à ce titre la septième position en Europe.

Prenons un autre critère, le nombre de kilomètres d'autoroute par 1 000 kilomètres carrés. Avec 13 kilomètres, la France occupait le neuvième rang après la Belgique - 52 kilomètres -, la République fédérale d'Allemagne - 35 kilomètres - et l'Italie - 20 kilomètres. Ces chiffres ne sont pas brillants.

Par ailleurs - c'est la deuxième raison -, le trafic augmente. Globalement, la route assure 90 p. 100 des transports de voyageurs et 70 p. 100 des transports de marchandises, alors que le fer assure 10,5 p. 100 des transports de voya-

geurs. S'agissant des marchandises, la route assurait, en 1989, 145 milliards de tonnes-kilomètre et le fer, 50 milliards de tonnes-kilomètre.

Tous ces chiffres démontrent que la route est globalement, dans la vie économique de la nation, un élément tout à fait essentiel et fondamental.

Le trafic sur les autoroutes augmente, en moyenne, de 10 p. 100 par an, soit un doublement tous les sept ou huit ans.

Les routes nationales, notamment celles à deux voies, sont, c'est évident, menacées d'engorgement. Le seuil de saturation d'une route de cette nature est de 8 500 véhicules par jours. Or, d'après les chiffres du ministère, 4 300 kilomètres ont un trafic compris entre ce seuil et 13 000 véhicules par jour ; 1 300 kilomètres ont un trafic compris entre 13 000 et 17 500 véhicules par jour et 275 kilomètres ont un trafic supérieur à 17 500 véhicules par jour. Au total, 5 875 kilomètres ont déjà largement dépassé le seuil de saturation.

Où en serons-nous dans dix ans ? Avec un taux d'augmentation du trafic d'environ 4 p. 100 par an - mais ce taux de croissance atteint cependant, sur certains axes, 7 p. 100 par an - il y aura, d'après les chiffres du ministère, si des travaux ne sont pas effectués, 13 330 kilomètres de routes encombrés en l'an 2000 et 15 350 kilomètres de routes encombrés en l'an 2010. Vous voyez donc, mes chers collègues, que la situation n'est pas brillante et qu'elle s'aggrave d'année en année !

S'agissant des autoroutes, la densité moyenne du trafic était de 15 800 véhicules par jour, en 1985, de 21 000 véhicules par jour, en 1989, et de 22 500 véhicules par jour, en 1990. Le taux d'augmentation, je vous le rappelle, est de 10 p. 100 par an.

Combien d'autoroutes sont-elles déjà au bord de la saturation ? Combien d'autoroutes doivent-elles être élargies ? En termes de croissance, regardez les chiffres, mes chers collègues : si l'on prend en compte un indice 100 en 1972, on constate que le trafic autoroutier est actuellement à l'indice 500 et que le réseau routier national est à l'indice 200. Il paraît donc évident, en fonction de ce trafic, que le besoin d'aménagement de routes et d'autoroutes est considérable.

Le besoin en matière d'autoroutes est manifeste pour une troisième raison : l'autoroute est plus sûre ; c'est l'équipement routier qui présente évidemment le plus important coefficient de sécurité : il y a quatre fois moins de tués sur les autoroutes que sur les routes nationales ou sur les routes ordinaires à deux voies.

A cet égard, je vous donnerai quelques chiffres : pour 350 000 kilomètres de routes départementales, soit 37 p. 100 du trafic, il y a 4 960 tués et 53 800 accidents corporels ; pour 28 000 kilomètres de routes nationales, soit 18,5 p. 100 du trafic, on dénombre 3 346 tués et 32 332 accidents corporels ; enfin, pour 5 800 kilomètres d'autoroutes, soit 14 p. 100 du trafic, on ne dénombre que 594 tués et 6 184 accidents corporels.

Par conséquent, avec un nombre de tués quatre fois plus faible que sur les routes nationales, le réseau autoroutier existant permet d'éviter la mort de 1 900 personnes par an, soit 33 tués pour 100 kilomètres.

Le développement du réseau autoroutier d'ici à l'an 2010 permettra d'éviter 10 000 tués supplémentaires. Je n'invente pas ces chiffres, mes chers collègues ! Ils figurent dans les dossiers mêmes du ministère.

Ce même développement du réseau autoroutier pour l'an 2000 permettrait une « économie » immédiate de 5 000 tués. Chaque centaine de kilomètres d'autoroute supplémentaire correspond donc à des centaines de tués en moins. Il faut bien garder cette donnée à l'esprit. Je l'ai d'ailleurs dit à M. Bérégovoy, qui n'a eu pour toute réponse qu'un sourire, ce qui m'a paru parfaitement désagréable.

Nous avons besoin de routes sûres et d'autoroutes. La sécurité de la nation et des usagers en dépend.

Or, que constatons-nous dans le projet de budget que vous nous présentez, monsieur le ministre ?

Pour les routes, comme l'ont rappelé MM. les rapporteurs, les crédits d'engagement pour l'investissement passent de 6,1 milliards de francs à 5,9 milliards de francs, soit une baisse de 3,4 p. 100, et les crédits d'engagement pour l'entretien passent de 3,241 milliards de francs à 3,2 milliards de francs, soit une diminution de 1,2 p. 100. Au total, ces crédits

d'engagement passent de 9,3 milliards de francs à 9,1 milliards de francs, soit une baisse de 2,6 p. 100. La compensation est apportée par le complément en provenance de Autoroutes de France, qui triple, passant de 256 millions de francs à 655 millions de francs, ce qui donne, au total, une augmentation de 1,6 p. 100 en francs courants, c'est-à-dire une baisse en francs constants.

Telle est la situation. Alors que notre réseau routier génère un nombre d'accidents et de tués beaucoup trop important, les crédits affectés à votre projet de budget n'augmentent pas suffisamment, monsieur le ministre. Tout cela n'est pas satisfaisant.

S'agissant maintenant des autoroutes, combien de temps faudra-t-il pour engager et mettre en service les 3 137 kilomètres d'autoroutes du schéma directeur ? Vous avez allongé, c'est vrai, le kilométrage du schéma directeur, monsieur le ministre ; mais, en même temps, vous avez prolongé les délais.

Ainsi, avec 300 kilomètres par an, nous pouvions viser une échéance de dix ans pour la réalisation de ces 3 137 kilomètres. Or, 300 kilomètres par an, est-ce un objectif hors d'atteinte ? C'était celui que s'était fixé le gouvernement de M. Jacques Chirac.

Avec 200 kilomètres par an, le délai s'allonge à quinze ans. Or, vous vous fixez pour échéance l'année 2010, monsieur le ministre. Est-ce à dire que vous vous résignez à la mise en service de 150 kilomètres seulement par an ? En 1990, vous mettez en service 190 kilomètres.

A toutes les questions que nous nous posons sur la programmation future du réseau autoroutier, le Gouvernement répond qu'il est impossible de prévoir une telle programmation en raison des décisions prises annuellement par le F.D.E.S. Ce n'est pas sérieux ; c'est presque une plaisanterie !

Monsieur le ministre, vous avez passé un contrat de développement avec la S.N.C.F., ce dont nous nous réjouissons, et un contrat de développement pour cinq ans portant sur 100 milliards de francs d'investissement.

Qu'est-ce qui vous empêche de passer un contrat de développement avec l'ensemble des sociétés d'autoroutes en France sur une période de cinq ans pour des montants de financement analogues ? Nous aurions alors quelques garanties sur le développement de ce réseau autoroutier. La seule hostilité du ministère de l'économie, des finances et du budget bloque-t-elle ce projet ?

Or il ne s'agit pas de crédits budgétaires. Les sociétés d'autoroutes pourraient faire seules les investissements nécessaires si, au moins, elles en avaient les moyens, c'est-à-dire, comme l'a indiqué M. le rapporteur spécial, si elles bénéficiaient tout d'abord d'une politique tarifaire qui maintienne les péages en francs constants. Or, la baisse des péages a été en trois ans, de 7 p. 100 et, en dix ans, de 25 p. 100.

Cela réduit d'autant l'autofinancement des sociétés d'autoroutes, ces dernières doivent donc emprunter d'autant plus qu'elles ont moins d'autofinancement ! Or, le ministère des finances restreint l'accès des sociétés d'autoroutes au marché financier et ne leur accorde que 9,33 milliards de francs d'autorisations d'emprunts, en 1990, alors qu'elles auraient besoin de 13 à 14 milliards de francs.

Est-ce possible ? Est-ce impossible ? Il est évident, compte tenu du déficit budgétaire, que M. le ministre de l'économie, des finances et du budget a besoin de ce marché financier pour « boucler » ses fins de mois. Est-ce la raison qui bloque le système, monsieur le ministre ?

De plus, les sociétés d'autoroutes sont ponctionnées, car elles semblent être la « vache à lait ». Elles le sont pour la gendarmerie - cela peut se comprendre, à la limite - pour l'environnement - M. le ministre de l'environnement parlait tout à l'heure du « centime-kilomètre » pour l'environnement - et pour votre budget, notamment pour les crédits routiers.

Je vous rappellerai quelques chiffres, monsieur le ministre : en 1975, on mettait en service 500 kilomètres d'autoroutes par an ; entre 1981 et 1986, les mises en service sont tombées à 100 kilomètres par an ; le gouvernement de M. Chirac a remonté l'objectif à 300 kilomètres par an.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. L'objectif !

M. Jacques Oudin. Où en sommes-nous maintenant ? Nous n'en savons trop rien, sauf si vous nous donnez quelques assurances à ce sujet.

Pour le département de la Vendée, je ne vous demanderai pas d'assurances et je ne formulerai pas de remarques particulières, monsieur le ministre. Nous savons que la liaison Nantes-Montaigu sera peut être mise en service fin 1991. A quand Nantes-Niort ? L'échéance de 1993 ne sera certainement pas tenue ; celle de 1994 pourra-t-elle l'être ? A quand Angers-Cholet-La Roche-sur-Yon ? Les dates deviennent maintenant si lointaines que cela reste encore un peu un rêve pour les Vendéens.

En ce qui concerne la S.N.C.F., à quand l'électrification de la ligne Nantes-La Roche-sur-Yon ?

Quoi qu'il en soit, je crois avoir démontré que l'autoroute est l'élément essentiel de la sécurité routière. Je terminerai donc mon propos là-dessus.

Pour faire une bonne sécurité routière, il faut de bonnes infrastructures. Si le reste n'est pas inutile, il est cependant un peu moins important.

Monsieur le secrétaire d'Etat chargé de la sécurité routière, vous nous répondrez à ce sujet.

Les mesures prises sont peut-être intéressantes ; elles n'ont pas, en tout cas, l'intérêt et l'importance de l'effort que vous voudrez bien faire pour le développement de ces infrastructures.

Merci, monsieur le ministre, de nous dire ce que vous comptez faire en matière d'autoroutes. Mais, compte tenu de la structure de votre budget, de son évolution, de ce que nous connaissons des engagements de l'Etat en matière autoroutière, le groupe du R.P.R., que je représente, sera dans l'impossibilité de vous apporter un vote positif. *(Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I.)*

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

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon intervention portera sur le vaste sujet de la voie d'eau.

Je sais, monsieur Sarre, que vous l'aimez, que vous en comprenez l'importance et que vous souhaitez son développement. J'ai le souvenir de l'heureux hasard qui m'a permis de descendre en votre compagnie le Rhône, de Lyon à Avignon : nous n'étions pas simplement pris par la beauté de l'environnement ; sur le pont du bateau, cheminant, nous nous sommes mis à parler des problèmes de la voie d'eau ; j'ai alors compris, monsieur le secrétaire d'Etat, quelle chance ce pouvait être, pour notre pays, au-delà des clivages politiques, que la participation au Gouvernement d'un homme aussi convaincu que vous de l'importance de la modernisation de nos voies d'eau.

Monsieur le ministre, gouverner, c'est prévoir, c'est insérer son action dans le temps et ne pas se limiter aux conséquences parfois funestes des arbitrages budgétaires.

Pour avoir eu l'honneur, dans ma jeunesse, de travailler au ministère des finances, auprès de plusieurs ministres, je sais la difficulté des arbitrages. Mais, en présence d'une cause aussi importante que celle de la voie d'eau, on est un peu consterné, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, de penser que des hommes de votre vigueur ne parviennent pas à obtenir du ministère des finances les crédits nécessaires.

Je me situe dans une grande perspective. Le rapporteur spécial de la commission des finances de l'Assemblée nationale, qui est socialiste, a plaidé avec autant de force que les autres rapporteurs, appartenant à d'autres groupes politiques, en faveur de la voie d'eau. Il a exprimé le vœu d'un renouveau du transport fluvial, avançant toute une série d'arguments.

Le transport fluvial est le transport le moins polluant. Monsieur le ministre, le débat sur les crédits de votre ministère intervient après plusieurs heures de longues et fort intéressantes discussions avec M. Brice Lalonde sur les problèmes de la pollution.

Un maximum de cohérence est nécessaire à l'intérieur d'un Gouvernement. Comment donc ne pas déplorer, quand on a discuté, comme nous l'avons fait ce matin et cet après-midi, du projet de budget du ministère de l'environnement et quand on connaît les avantages, pour cet environnement, du

transport fluvial par rapport au transport routier ou même au transport ferroviaire, comment ne pas déplorer, dis-je, que les crédits pour le transport fluvial ne soient pas plus importants et que l'effort français pour le développer ne s'inscrive pas dans la longue perspective d'un développement plus assuré ?

Mon collègue M. Rocca Serra, président du groupe Rhin-Rhône, qui appartient, lui aussi, à votre groupe politique et dont j'ai écouté avec intérêt le discours, rappelait tout à l'heure qu'un convoi fluvial de 4 400 tonnes équivaut à 220 camions de 20 tonnes.

Monsieur le ministre, j'ai soutenu vos propositions lorsque vous êtes venu, à cette tribune, demander au Sénat d'adopter divers textes tendant à essayer de diminuer le nombre des accidents de la route, avec leur cortège si funèbre de morts, de blessés, de handicapés à vie.

Le développement du transport fluvial, qui permettrait une diminution de l'accroissement du transport par la route, notamment pour les produits dangereux, les produits pondéreux, pourrait, à terme, avoir incontestablement une influence positive réduisant le nombre des accidents de la route.

Les problèmes liés à l'énergie deviennent, avec la crise du Golfe, particulièrement préoccupants. Or, là encore, la voie d'eau est un mode de transport avantageux puisqu'elle nécessite beaucoup moins de carburant.

M. le rapporteur spécial de la commission des finances de l'Assemblée nationale - je le cite à dessein puisque, je le répète, il appartient au même groupe politique que vous, monsieur le ministre - rappelait, dans son excellent rapport, que, sur 100 kilomètres, le transport fluvial consomme un litre de carburant par tonne, contre 1,5 litre pour le rail et 5 litres pour la route.

Le problème du bruit est de plus en plus souvent évoqué. Dans une vallée comme celle du Rhône, où se mêlent dans un couloir restreint le rail, l'autoroute et l'eau, il est heureux que cette dernière soit silencieuse, sinon la situation serait véritablement invivable. Cet élément ne doit-il pas être pris en compte dans les arbitrages budgétaires relatifs à la politique de la voie d'eau ?

Je fais, comme tous ceux qui ne le sont pas, le complexe de ne pas être polytechnicien. On prétend que nombre d'entre eux, soit au ministère de l'équipement - et il y en a certainement parmi vos collaborateurs ici présents - soit au ministère de l'économie et des finances, affirment qu'il n'est pas possible d'assurer un financement aussi rapide qu'il le faudrait de la liaison Rhin-Rhône sous prétexte qu'il serait plus rentable de financer prioritairement d'autres modes de transport.

Toutefois, ces éminentes personnalités qui ont porté le bicorn, intègrent-elles dans leurs équations la lutte contre la pollution et contre le bruit, la diminution du nombre des accidents sur la route, la sûreté du transport, notamment pour les matières dangereuses ?

Dans ces conditions, monsieur le ministre, il est regrettable de devoir constater que la part du transport fluvial dans le marché du transport de fret a encore diminué l'année dernière, puisqu'elle est passée de 3,65 p. 100 en 1988 à 3,62 p. 100 en 1989. En outre, le transport fluvial ne représente que 7 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui le place loin derrière la route - 116 milliards de tonnes-kilomètres - et le rail - 52 milliards de tonnes-kilomètres.

Par conséquent, j'espère que les décisions prises par le conseil interministériel du mois de janvier 1990, à partir de l'excellent rapport de Mme Chassagne, constituent l'amorce d'une politique au terme de laquelle la voie d'eau cessera, en France, d'être considérée comme un mode de transport ne méritant pas de susciter l'intérêt des pouvoirs publics, donc des finances publiques.

En effet, monsieur le ministre, il faut bien convenir - et je me réfère encore aux propos de M. le rapporteur spécial de la commission des finances de l'Assemblée nationale, qui appartient au même groupe politique que vous - les crédits budgétaires régresseront en 1991 : les crédits de paiement passeront de 474 millions de francs en 1990 à 340 millions de francs en 1991, soit une diminution de 28 p. 100, et les autorisations de programme passeront de 287 millions de francs à 137 millions de francs.

Vous avez fait valoir tout à l'heure, monsieur le ministre, que, globalement, les moyens affectés à la voie d'eau augmenteront l'année prochaine. Votre remarque est juste si l'on

ajoute aux crédits budgétaires les 400 milliards de francs que vous escomptez des dispositions prises à la suite du rapport Chassagne et concrétisées par les décisions du conseil interministériel de janvier 1990.

Mais pourquoi, sous prétexte que vous alliez disposer des ressources nouvelles que nous allons voter à l'article 89, n'avez-vous pas maintenu les crédits budgétaires à leur niveau de l'année dernière ? Une telle décision aurait incontestablement permis de faire plus.

Je vous demande de rapporter à M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, lors des arbitrages, ces propos qui émanent de tous les groupes, tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat.

J'évoquais, tout à l'heure, la pollution, les risques mortels, le bruit, le coût et les économies de carburants. Mais il faut avoir présent à l'esprit un autre élément : la perspective européenne. Il est quand même dramatique de penser qu'un pays comme la France, à la place qu'elle occupe dans le contexte européen, va, d'ici à quelques années - car 1993, c'est demain - se trouver confrontée - la construction européenne ne signifie pas la cessation des affrontements ceux-ci prennent une autre forme - à une concurrence allemande renforcée par l'achèvement de la liaison Rhin-Main-Danube, alors que nous traînons les pieds pour la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

Ce n'est pas parce que j'ai été député pendant quatorze ans d'une circonscription située le long du Rhône, et, à ce titre, voisin de M. Mermaz - nous n'étions séparés que par le fleuve -, que j'oublie les liaisons Seine-Nord et Seine-Est, qui ont été évoquées tout à l'heure par le président de la commission Rhin-Rhône.

Le budget de 1990 prévoyait bien d'affecter quelques dizaines de millions de francs à la réalisation de la liaison Seine-Est, pour la mise au gabarit de la liaison Bray-Nogent-sur-Seine. Mais trois ans sont nécessaires ! Et il ne s'agit que de la mise au gabarit de 1 000 tonnes !

Aucune disposition n'est prévue pour la liaison Seine-Nord.

Quant à la liaison Rhin-Rhône, si l'on évoque la nécessité de la réaliser plus rapidement que prévu, on sent de la condescendance dans le regard de ceux à qui l'on s'adresse. Ils se demandent si l'on n'appartient pas au « lobby de l'eau » ou quel est notre niveau de culture pour oser formuler des propositions aussi ridicules.

Or, monsieur le ministre, sans être méchant, je vous rappellerai les arbitrages du Gouvernement. On a dit, tout à l'heure, que 15 milliards de francs seraient nécessaires pour achever la liaison Rhin-Rhône, soit 1,5 p. 1000 du budget de la France, qui s'élève à 1 500 milliards de francs. Comparons ce chiffre de 15 milliards au budget de la culture. Peut-être allez-vous me traiter de béotien - j'accepterai cette critique de votre part, car j'éprouve de la sympathie pour vous - mais est-il normal que nous consacrons à la voie d'eau - même si l'on ajoute les 400 millions de francs prévus à l'article 89 - une somme inférieure à 800 millions de francs, alors que 526 millions de francs sont affectés au seul opéra de Paris et que près de 50 millions de francs supplémentaires seront versés au titre des subventions pour les équipements de l'opéra de la Bastille ?

Dans un pays comme le nôtre, confronté à la compétition européenne, et compte tenu de l'atout géographique que pourrait constituer pour la France l'achèvement rapide de la liaison Rhin-Rhône, est-il normal que vous subissiez de tels arbitrages ?

J'espère, monsieur le ministre, que ce débat vous aidera, vous ou votre successeur, au cours des années à venir, à concrétiser, grâce à une politique plus active de soutien en faveur de la voie d'eau, la volonté française d'utiliser cet atout au service du bien national. Telle est la motivation de mon propos. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I. - M. Rocca Serra applaudit également.*)

M. le président. Je constate que M. Camoin, dernier orateur inscrit, n'est pas présent dans l'hémicycle. De toute façon, le groupe du R.P.R. a épuisé son temps de parole.

Monsieur le ministre, souhaitez-vous répondre maintenant aux orateurs ?

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Non, monsieur le président, je préférerais intervenir à la reprise.

M. le président. Dans ces conditions, nous allons interrompre maintenant nos travaux. Nous les reprendrons à vingt-deux heures.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante, est reprise à vingt-deux heures cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi de finances relatives aux transports intérieurs.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux 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, mesdames, messieurs les sénateurs, j'essaierai de répondre point par point à l'ensemble des questions que vous venez d'évoquer concernant mon secteur de compétence.

L'activité des transporteurs routiers français de marchandises a continué de progresser en 1990, aussi bien en trafic intérieur qu'en trafic international, comme l'a indiqué M. Berchet, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan.

Je ne puis que m'en féliciter, sans méconnaître toutefois les problèmes que ne manquerait pas de poser la poursuite d'un développement trop rapide du transport routier.

Que ce soit en matière de sécurité ou de nuisances, l'exemple de certains de nos voisins européens montre les risques de rejet d'une augmentation sans limite de ce mode de transport. C'est pourquoi le Gouvernement attache une importance particulière aux transports combinés rail-route et voies navigables-route.

Cela explique, en particulier, que les crédits affectés à l'amélioration de la productivité des transports de marchandises seront en forte augmentation en 1991, puisqu'ils passeront, en autorisations de programme, de 11,4 millions de francs à 64,3 millions de francs.

Monsieur Berchet, vous dites que la structure actuelle de la taxe professionnelle pose des problèmes aux entreprises de transports routiers. Mais une telle réforme ne peut être que globale. Elle ne peut être spécifique à telle ou telle profession.

Le Gouvernement a d'ailleurs diminué, cette année encore, le niveau de plafonnement de la taxe professionnelle.

L'ouverture progressive du marché européen suppose, bien évidemment, que la concurrence s'exerce dans les conditions les plus loyales. C'est tout l'objet de l'effort d'harmonisation des réglementations techniques, fiscales et sociales auquel notre pays attache une importance particulière. La France demande que soit prise en compte la notion globale du temps de travail et M. Michel Delebarre a déposé un mémorandum en ce sens.

Du point de vue économique, nous avons voulu que les transporteurs français soient placés dans les meilleures conditions pour affronter la concurrence européenne.

C'est ainsi que le projet de budget prévoit trois mesures lourdes : tout d'abord, la déductibilité intégrale de la T.V.A. sur le gazole pour le transport intérieur, ensuite, la réduction de moitié de la taxe sur les conventions d'assurance couvrant les véhicules utilitaires, qui passera de 18 p. 100 à 9 p. 100, enfin, la poursuite de la baisse du taux d'indexation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers, qui passera de 75 p. 100 à 50 p. 100 de la majoration appliquée à la septième tranche du barème de l'impôt sur le revenu.

Globalement, ces mesures se traduiront en 1991 par une perte de recettes pour le budget de l'Etat de 1,8 milliard de francs. Cela vous permet de mesurer l'importance de l'effort consenti.

Permettez-moi maintenant, messieurs les rapporteurs, de vous dire ma satisfaction de vous voir approuver le budget de la sécurité routière qui vous a été proposé.

Oui, ce budget traduit la priorité que le Gouvernement, tout particulièrement Michel Delebarre et moi-même, s'est donnée en la matière sous la forme d'un programme ambitieux, qui met en œuvre la totalité des mesures pouvant contribuer à la diminution du tragique bilan des accidents de la circulation.

Vous l'avez noté, messieurs les rapporteurs, ce programme comprend des mesures dont l'efficacité ne pourra apparaître qu'à terme : le permis à points, le contrôle technique des véhicules et l'extension de l'apprentissage anticipé de la conduite.

Dans l'immédiat, les dernières mesures entrées en application voilà deux jours - limitation de vitesse à 50 kilomètres par heure en ville et port obligatoire de la ceinture à l'arrière - permettront d'ores et déjà d'éviter plusieurs centaines de morts par an, sans oublier, ce que l'on fait trop souvent, les milliers de blessés.

Mais, vous l'avez également souligné, la réussite de notre lutte contre l'insécurité routière ne portera ses fruits que confortée par l'engagement de tous, en particulier par celui des collectivités territoriales.

Je voudrais maintenant répondre à M. Oudin sur l'amélioration de l'infrastructure routière, et plus particulièrement sur ce qui relève de mon domaine de compétence.

On ne le sait pas assez, le facteur infrastructure intervient dans moins de 10 p. 100 des accidents, l'essentiel de la responsabilité étant celle des usagers. Cependant, comme nous ne voulons rien négliger, un effort considérable a été fait pour rendre le réseau national plus sûr.

Depuis 1983, plus de quatre cents points noirs ont été éliminés, pour un montant total de 1,2 milliard de francs, dont plus de 800 millions de francs à la charge de l'Etat.

Ce programme a connu une accélération au cours des deux dernières années, puisque, aujourd'hui, quatre-vingts points noirs sont financés chaque année, soit quatre fois plus que dans les années antérieures.

S'agissant des infrastructures, vous avez attiré mon attention, monsieur Leyzour, sur les difficultés rencontrées par les automobilistes pour trouver la direction des villes de province - de la Bretagne en particulier - sur le boulevard périphérique.

La signalisation de direction devrait en effet être, nous en convenons volontiers avec vous, une aide à la conduite et non une gêne. Dans ce domaine, des efforts importants sont nécessaires.

Je peux vous dire que le schéma directeur de signalisation en région parisienne est en cours de révision. Nous avons voulu mieux répondre aux attentes des usagers et intégrer les mises en service des nouvelles sections de l'autoroute A 86.

Soyez assuré que je veillerai à ce que cette révision tienne compte des remarques que vous avez formulées sur la signalisation des villes de votre région.

Par ailleurs, un schéma directeur national est en cours d'élaboration et sera prêt l'an prochain. Il sera conçu à partir de schémas directeurs départementaux.

En ce qui concerne les autoroutes, vous avez évoqué également, monsieur Leyzour, le problème de leur éclairage.

Les directives techniques actuelles prévoient un éclairage pour les sections dont le trafic moyen dépasse le seuil de 50 000 véhicules par jour et pour des points singuliers tels que les entrées et sorties. L'éclairage de l'autoroute A 1 répond à ces deux critères.

S'agissant de l'apprentissage anticipé de la conduite, je tiens, monsieur Braconnier, à en souligner les nombreux avantages, notamment son efficacité dans la lutte contre l'insécurité routière.

Il reste - et vous avez eu raison de le rappeler, monsieur Braconnier - que la formation à la sécurité routière doit commencer dès l'école. Nous nous y sommes employés avec M. le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, Lionel Jospin.

C'est ainsi que le Gouvernement a lancé, pour toute la durée de l'année scolaire 1990-1991, une grande campagne qui s'adresse à l'ensemble des classes primaires. Son thème est : « Apprenons le chemin de l'école ».

J'ai pu mesurer encore tout récemment, à l'occasion d'un déplacement à Châlons-sur-Marne, son impact, non seulement sur les enseignants et les élèves, mais, plus largement, sur tous ceux qui sont en liaison avec le milieu scolaire. C'est donc la bonne voie.

Vous vous êtes interrogé, monsieur Loridant, sur la forme que doivent prendre les messages de sécurité routière.

Le style des campagnes que vous visez a été adopté à la suite d'une étude qualitative menée par le service d'information et de diffusion du Premier ministre et par l'institut C.S.A.

Cette étude nous a incités à choisir une formule de campagne globale, s'adressant à tous les usagers de la route et pas seulement aux automobilistes.

Le message de la campagne de cet été, diffusé en juillet et en août - « Faisons la route ensemble » - a été particulièrement bien reçu, car le thème était simple, clair et, surtout, juste : il s'agissait de faire comprendre à tous que nous devons mieux nous partager la route, l'autoroute et la rue.

Pour revenir à votre vœu - vous voulez que les messages aient « un caractère plus cru et suggestif » -, je tiens à vous dire que le Gouvernement souhaite une fermeté dans le ton, sans pour autant remettre en cause le partenariat.

Je souscris à votre préoccupation, monsieur Loridant, de voir se multiplier les contrôles effectués par les forces de police et de gendarmerie.

Vous savez que le nombre de ces contrôles a globalement augmenté au cours des dernières années et que l'équipement de la police et de la gendarmerie en appareils se poursuit activement.

Enfin, une expérience de renforcement de l'ensemble des moyens de contrôle et de sanction - il y a été fait allusion tout à l'heure - se développe dans la région Picardie depuis le début du mois de juillet 1990. Nous suivons ce dossier attentivement et nous en dresserons le bilan le moment venu. Au fur et à mesure que des imperfections apparaissent, nous faisons en sorte - notamment M. le délégué interministériel à la sécurité routière - d'y remédier.

Je rejoins votre souci, monsieur Loridant, d'accroître « l'articulation » entre les P.D.A.S.R., les plans départementaux d'actions de sécurité routière et les programmes locaux. C'est pourquoi une circulaire unique a été adressée à MM. les préfets, regroupant les instructions relatives aux P.D.A.S.R. et aux contrats locaux pour l'année 1991. Ce regroupement devrait répondre, monsieur le rapporteur, à votre préoccupation.

Je terminerai en vous rappelant que les deux mesures entrées en application le 1^{er} décembre dernier s'inscrivent dans un clair esprit de décentralisation. Le décret sur les 50 kilomètres à l'heure en ville est sans ambiguïté à ce sujet, puisqu'il confie aux autorités locales, présidents de conseil général, maires, préfets, la responsabilité d'adapter les limitations de vitesse aux caractéristiques des infrastructures.

Voilà, monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, les précisions que je voulais vous apporter en matière de sécurité routière.

Tous les orateurs ont, par ailleurs, souligné l'importance des voies navigables. Je remercie en particulier M. Hamel pour son plaidoyer.

Des facteurs objectifs importants poussent, c'est l'évidence, au développement de la voie d'eau. C'est le sens d'une politique qui, au nom d'une rentabilité bien comprise, intègre l'environnement et la sécurité des transports.

C'est d'ailleurs la direction vers laquelle s'oriente également la communauté européenne : la redécouverte des voies d'eau est un fait européen. Voilà pourquoi je retiens tout à fait l'idée de M. le rapporteur Adnot, qui propose la mise à l'étude d'un schéma européen des voies navigables. En effet, c'est bien à cette échelle qu'il nous faut planifier l'avenir, ne serait-ce que pour éviter qu'une infrastructure créée dans un pays ne trouve pas de raccordement à sa taille dans le pays voisin.

Cet exemple n'est pas une vue de l'esprit, et je ne citerai qu'un cas particulier : le passage à 1 350 tonnes de la Deule et de la Lys mitoyenne débouche sur un rétrécissement important à Courtrai. Il faut évidemment éviter ce genre d'incohérence.

S'agissant de la liaison Seine-Nord, question soulevée par MM. les rapporteurs Adnot et Braconnier, je dirai que, tout comme les liaisons Seine-Est et Saône-Rhin, elle fait partie des grandes infrastructures européennes.

Pour engager les travaux, il faut disposer d'études concernant le tracé exact et la nature des ouvrages de franchissement de seuil. Il en est ainsi, par exemple, pour la liaison Seine-Nord, de l'Artois.

Aussi, M. Delebarre et moi-même avons-nous décidé d'inscrire dès cette année 3 millions de francs de crédits d'étude, abondés de 700 000 francs de crédits d'origine communautaire.

A la question de M. Rocca Serra sur les fonds communautaires, je répondrai que, jusqu'à présent, la participation de la Communauté était nulle, car celle-ci ne s'intéresserait guère aux voies d'eau. Une première confirmation concrète de ce changement d'attitude vient de se produire, puisque la C.E.E. octroie un crédit de 700 000 francs, ainsi que je viens de vous l'indiquer, pour les études de la liaison Seine-Nord.

L'important n'est pas le montant de cette aide, mais sa signification pour l'avenir.

En ce qui concerne les voies navigables, M. Rocca Serra et les deux rapporteurs ont soulevé le problème du calendrier de mise en place du nouvel établissement public. Sur ce point, je vous précise que les décrets seront soumis au Conseil d'Etat dès que l'article 89 du projet de loi de finances sera adopté.

Certains d'entre vous auraient préféré un projet de loi, mais nous avons voulu gagner du temps. Donc, si vous votez ce soir cet article 89, dans quelques jours, les textes seront prêts, puisque les services ont déjà travaillé sur ce sujet. Après consultation des parlementaires intéressés, nous pourrions envoyer les textes pour avis au Conseil d'Etat.

Commencera alors la mise en place effective, en particulier la désignation du nouveau conseil d'administration. Notre objectif est que cette mise en place puisse être terminée, pour l'essentiel, avant la fin du premier trimestre, car la transition entre l'ancien et le nouveau régime des voies navigables doit être la plus brève possible.

Enfin, sachez, monsieur le rapporteur, que le Premier ministre m'a confirmé par écrit que, si des difficultés de collecte de la nouvelle ressource apparaissaient lors de la mise en place de cette réforme, le budget de l'Etat en tiendrait compte dans la loi de finances rectificative pour 1991. Il n'y a donc aucune crainte à avoir.

Plusieurs intervenants ont évoqué la question de la liaison Rhin-Rhône. Cette liaison est sans nul doute une des grandes infrastructures constitutives d'un réseau de dimension européenne qu'il importe de réaliser sur notre territoire.

Elle assurera la liaison entre la Méditerranée occidentale et la mer du Nord, puis entre l'Europe centrale et la mer Noire, par le futur canal Rhin-Main-Danube.

Elle a une grande importance pour l'économie européenne, ainsi que pour toutes les agglomérations de l'axe rhodanien, où les autres modes de transport sont saturés. Elle élargira l'arrière-pays du port de Marseille, son *Hinterland*, comme on dit, et elle confortera la vocation industrielle de l'agglomération lyonnaise.

Comme vous le savez, cette liaison est en grande partie déjà réalisée, puisque le Rhône est entièrement canalisé à grand gabarit, ainsi que la Saône jusqu'à Chalon.

C'est donc la liaison Saône-Rhin qui reste à achever, et plusieurs opérations sont en cours.

En ce qui concerne le budget, je veux que, pour tous les membres de la Haute Assemblée, les choses soient bien claires : l'établissement public disposera, dès 1991, de 736 millions de francs, dont 121 millions pour l'entretien, 537 millions pour l'investissement, 39 millions pour le fonctionnement propre et 39 millions, également, pour les interventions en faveur de la batellerie.

Il faut ajouter à ces sommes le coût des services de la navigation, intégralement supporté par l'Etat, soit plus de 600 millions de francs par an. Au total, je le répète, le budget d'investissement des voies navigables pour 1991 sera de 537 millions de francs au lieu de 273 millions, soit presque un doublement.

Les montants inscrits dans la loi de finances rectificative pour 1990 ne doivent pas être pris en compte dans le calcul, puisque ce financement est, par nature, exceptionnel.

La réforme de la gestion des voies navigables dégagera des ressources nouvelles permettant par la suite d'envisager la poursuite des travaux dans de saines conditions financières.

Je crois, mesdames, messieurs les sénateurs, que le budget que M. Delebarre et moi-même vous présentons mérite vraiment que vous l'adoptiez, car c'est un bon budget. (*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, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, avant de répondre aux orateurs qui se sont exprimés successivement à cette tribune, en particulier sur les problèmes relatifs aux routes et aux transports terrestres, je souhaiterais remercier les différents intervenants pour la qualité de leurs propos. Je pense en particulier à vos rapporteurs ; MM. Masseret, Berchet, Adnot, Loridant et Braconnier.

J'ai retrouvé dans bon nombre d'analyses - mais pas dans toutes ! - des commentaires qui rejoignent nos convictions.

Notre pays doit se mobiliser pour se doter d'un réseau d'infrastructures de transport de qualité, permettant de répondre à la demande des usagers. Ce souhait, je l'ai retrouvé dans toutes les interventions, y compris dans celles qui témoignaient d'une insatisfaction par rapport au budget.

Je vais maintenant essayer de vous répondre, en regroupant vos diverses interventions par thèmes.

S'agissant des routes et autoroutes, M. Braconnier a parlé de budget de continuité, M. Loridant de budget positif, tandis que M. Oudin a souligné la dégradation constante des crédits budgétaires destinés aux routes.

Tous ont souligné l'importance de l'apport des excédents de Autoroutes de France à ce budget.

Sur ce point, je rappelle qu'il est tout à fait légitime de tenir compte de cette contribution pour évaluer l'effort financier de l'Etat en faveur des routes. M. Loridant l'a lui-même souligné.

Sur l'évolution globale des crédits routiers, estimée insuffisante, qu'en est-il exactement ?

Quand j'entends MM. Loridant et Braconnier, je retrouve un certain nombre d'éléments qui sont conformes à l'analyse que j'ai faite.

Le budget routier connaît une évolution différenciée. On constate une hausse sensible des crédits d'investissement routier : 3,2 p. 100 en moyens d'engagement, 14 p. 100 en moyens de paiement. Ces derniers atteindront d'ailleurs leur plus haut niveau depuis 1972.

Je rappelle que - vous avez été plusieurs à le souligner - compte tenu de l'achèvement du programme « Tarentaise » et du bon avancement du programme « Transmanche », les crédits consacrés aux contrats de plan - hors financement de ces programmes - augmentent de près de 12 p. 100.

Monsieur Oudin, je parviens à comprendre votre impatience. Cependant, permettez-moi de vous rappeler qu'en francs constants l'effort budgétaire de l'Etat en faveur de l'investissement routier sera, en 1991, supérieur de 32 p. 100 à celui qui a été réalisé en 1988 : 6,5 milliards de francs contre 4,9 milliards de francs, pour être précis.

Par ailleurs on constate, dans le budget routier, un maintien des crédits d'entretien *stricto sensu* - 2,6 milliards de francs en termes d'engagement - soit une reconduction par rapport à ceux de l'année précédente. Mais je reconnais qu'il s'agit de francs courants ! Il en est de même pour le renforcement des ouvrages d'art : 231 millions de francs sont prévus à cet effet.

Les crédits disponibles cette année devraient permettre de satisfaire l'essentiel des besoins, dans la mesure où les coûts d'entretien ne pâtiraient pas trop des hausses de prix induites par le renchérissement des produits pétroliers, comme vous l'avez fort justement rappelé, monsieur Braconnier, dans votre rapport.

Vous avez évoqué, monsieur le sénateur, le contrat de plan Etat-région de Picardie, que vous connaissez bien. Il est exact que la très forte augmentation des investissements prévus par le X^e Plan en Picardie a conduit à inscrire des opérations qui n'avaient pas fait l'objet d'études détaillées lors de la signature du contrat de Plan.

Par ailleurs, certains projets ont sensiblement évolué à la suite de concertations locales - allongement, meilleure protection de l'environnement - d'où, fatalement, une augmentation des coûts. C'est pourquoi je souhaite - je crois rejoindre en cela votre préoccupation - qu'un bilan du contrat de plan Picardie, comme de tous les contrats de Plan, d'ailleurs, soit établi entre l'Etat et les conseils régionaux à mi-parcours, afin de réaménager éventuellement le calendrier des opérations.

Je rappelle toutefois que les contrats de plan ne portent que sur des engagements financiers avec des clefs de financement qui ne seront pas remises en question. Il n'est donc pas dans l'intention de l'Etat de demander aux collectivités locales de financer la totalité des surcoûts qui apparaîtraient éventuellement.

Le budget routier connaît une réduction qui touche de nouveau le programme de renforcement et de mise hors gel des chaussées. Vous avez été plusieurs à le remarquer. Je veux néanmoins rappeler que, à la fin de 1990, 20 155 kilomètres, soit 83 p. 100 du réseau, ont été renforcés, ce qui représente la quasi-totalité du réseau à fort trafic.

Voilà un instant, faisant référence aux propos de M. Braconnier, j'ai évoqué les conséquences de la crise du Golfe sur le programme routier. Certains ont émis, à cette tribune, l'hypothèse d'une régulation budgétaire.

La mise en œuvre du plan de régulation de la dépense publique, vous le savez tous, quelle que soit votre appartenance politique, est une procédure ancienne et légitime. Elle permet au Gouvernement d'ajuster, en cours d'année, l'évolution des crédits au contexte économique pour éviter tout dérapage de déficit budgétaire.

Il s'agit d'un enjeu fondamental, que je sais approuvé par la plupart d'entre vous.

Je n'ai pas, aujourd'hui, d'informations sur un éventuel plan de ce type en 1991 ; mais il faut être clair : dans l'hypothèse où des ajustements seraient décidés en gestion et s'ils venaient à remettre en cause la substance même des engagements pris par l'Etat envers ses partenaires - je pense, en particulier, au volet routier des contrats de plan - il conviendrait alors d'en informer très clairement les responsables régionaux afin de déterminer la nature des adaptations auxquelles il faudrait procéder.

Mais, je le redis : je n'ai pas, à la date d'aujourd'hui, d'informations sur d'éventuelles décisions de ce type pour 1991.

M. Leyzour, à propos du budget routier, a évoqué le plan routier breton, en particulier la R.N. 164.

Les principaux itinéraires de Bretagne sont déjà très largement à deux fois deux voies - ce n'est pas une découverte pour vous, monsieur Leyzour. C'est le cas de la R.N. 165, qui relie Nantes à Brest, de la R.N. 12, qui relie Rennes à Brest, et de la R.N. 137, qui relie Nantes, Rennes et Saint-Malo.

Sur ces trois itinéraires, des travaux de mise aux caractéristiques autoroutières restent cependant à réaliser dans le cadre du contrat de plan en cours et ultérieurement ; des études viennent d'être lancées afin de définir ces travaux et d'en fixer l'estimation globale.

Enfin, en ce qui concerne la R.N. 164, que vous avez évoquée très précisément, c'est-à-dire l'axe central de la Bretagne, au-delà des travaux inscrits à l'actuel contrat de plan, travaux qui sont d'ailleurs soutenus par un certain nombre de crédits européens, la région a souhaité mener une étude visant à conférer de larges caractéristiques de liaison autoroutière à cet itinéraire, sans que ce soit une autoroute.

Cette étude, qui vient de démarrer, servira de base - c'est, en tout cas, ma position - aux négociations entre l'Etat et la région Bretagne en vue de la préparation du XI^e Plan. Je m'intégrerai donc totalement aux réflexions et aux propositions qui découleront de cette étude ; mais il faudra négocier sur la manière dont nous ferons le montage financier.

L'amélioration des infrastructures routières qui irriguent le territoire national en profondeur est une des grandes préoccupations de votre Haute Assemblée. Je me permets simplement d'évoquer l'échange de vues que j'ai eu avec M. Fortier à propos de la R.N. 143, qui relie Tours à Châteauroux par Loches. Je pourrais évoquer aussi les séances de questions devant votre Haute Assemblée, au cours desquelles on ne manque jamais de me demander des précisions sur tel ou tel itinéraire.

Dans ce contexte, M. Vidal a fait part de son souci de renforcer les infrastructures routières pour remédier à ce qu'il appelle, à juste titre, le déséquilibre entre zones urbaines et zones rurales. Il a, en outre, évoqué la modernisation de la R.N. 9 et l'engorgement autoroutier de l'A 9 d'ici à la fin du siècle.

Je lui indique que le rééquilibrage entre zones urbaines et zones rurales est effectivement l'un des objectifs de la politique que nous entendons mener en matière d'amélioration du réseau routier national.

La proposition d'extension du schéma autoroutier national poursuit aussi cet objectif. D'ailleurs, si l'on compare ce qu'on appelait le schéma Méhaignerie et le schéma autoroutier adopté par le dernier C.I.A.T., on constate une forte diminution des zones se situant à une demi-heure de l'accès d'une autoroute.

J'en reviens aux questions posées par M. Vidal.

Les travaux de la R.N. 9, qui conduiront à la réalisation de l'autoroute A 75 entre Clermont-Ferrand et l'autoroute A 9, constituent un bon exemple, puisque cette infrastructure répond à deux objectifs : désenclaver les régions traversées, d'une part, et offrir une liaison nord-sud alternative à l'autoroute de la vallée du Rhône, d'autre part.

Dans la traversée de l'Hérault, cette voie présentera une densité d'échangeurs bien supérieure à celle que l'on rencontre habituellement sur les autoroutes, ce qui permettra une parfaite irrigation des zones rurales traversées.

Cette autoroute bénéficie d'un effort exceptionnel de l'Etat - vous le savez - puisque celui-ci doit y consacrer 850 millions de francs en 1991, dont plus de 100 millions de francs pour le seul département de l'Hérault.

Enfin, toujours à propos de l'A 75, en ce qui concerne la poursuite des études de tracé, vous l'avez indiqué, une concertation a été menée, à laquelle les élus locaux ont été étroitement associés. Le bilan de cette concertation m'a été transmis récemment par M. le préfet de l'Hérault.

Vous pouvez être assuré que je tiendrai le plus grand compte des opinions qui se sont exprimées dans la décision d'approbation que je vais être amené à prendre tout prochainement.

Monsieur Vidal, vous avez également évoqué le problème du doublement de l'autoroute A 9 entre Orange et Narbonne. Effectivement, compte tenu de l'évolution actuelle, les perspectives de trafic laissent prévoir une saturation de cette autoroute à l'horizon des années 2000-2005 et avant l'an 2000 pour ce qui est du passage à hauteur de Montpellier.

Des études de doublement de cette autoroute ont d'ores et déjà été engagées. Elles doivent s'intégrer à une réflexion globale sur le système de transport de la grande région du sud-est de la France permettant de fixer les premières orientations avant la fin de l'année 1991.

S'agissant des autoroutes, nombre d'orateurs se sont félicités de l'adoption du nouveau schéma directeur routier national. M. Braconnier et Oudin se sont toutefois inquiétés du rythme de réalisation.

Vos commissions se sont par ailleurs émues d'être dans l'ignorance des décisions du F.D.E.S. pour l'année 1991.

Je souhaite, en réponse, leur apporter les éléments d'information suivants.

Le projet de schéma directeur, qui vient d'être adopté, a décidé d'augmenter le programme d'autoroutes concédées de 900 kilomètres, portant ainsi le total des réalisations prévues à compter de 1988 de 2 800 à 3 700 kilomètres.

Il permettra de doter notre pays d'un réseau autoroutier de grandes liaisons interurbaines de plus de 12 000 kilomètres.

Ce schéma directeur des routes nationales a été complété au comité interministériel, sur la proposition que j'avais émise à partir des vœux qu'avaient formulés les régions. J'ai d'ailleurs remarqué que les divers orateurs se sont plutôt félicités de voir le schéma directeur élaboré en grande partie sur la base de la concertation qu'avait lancée mon prédécesseur M. Maurice Faure auprès des régions.

La caractéristique de ce schéma directeur, dans sa version étendue, est de rompre avec la logique en étoile d'un réseau autoroutier divergeant à partir de Paris. En effet, le schéma Méhaignerie, ajouté au schéma Faure, ajouté à celui que j'ai pu faire décider, voilà un ensemble qui se compose surtout de liaisons transversales qui ont été ajoutées au schéma directeur.

Certains ont regretté qu'à l'occasion de cette décision le délai de réalisation ait été porté à quinze ans.

Le Gouvernement a souhaité placer ce schéma dans une perspective ambitieuse mais réaliste.

A ceux qui jugent cet effort insuffisant, je veux apporter deux éléments de réponse : de 1972 à 1989, 4 185 kilomètres ont été réalisés, soit un rythme annuel de mise en service de 233 kilomètres ; mais, surtout, le montant des travaux réalisés sur autoroutes sera, en 1991, en très sensible augmentation.

Je rappelle que, pour les années 1989 et 1990, les autorisations d'emprunt des sociétés d'autoroutes seront supérieures de 24 p. 100 à celles des deux années précédentes.

Beaucoup d'inquiétudes se sont manifestées quant aux conséquences que pourraient avoir les prochaines décisions du comité directeur du F.D.E.S. sur le programme autoroutier de 1991.

Elles ne me semblent pas justifiées. Comme les deux dernières années, il y aura une augmentation significative de l'enveloppe des investissements autoroutiers en 1991 pour pouvoir tenir les engagements pris sur les sections déjà lancées et garder un rythme de lancement cohérent avec les décisions récemment prises par le comité interministériel.

Dois-je rappeler que ce n'est pas moi qui ai inventé le F.D.E.S. ? C'est une procédure qui existe depuis bien longtemps, et tous les ministres de l'équipement qui m'ont précédé à cette tribune savent bien que, entre l'intention qu'est le schéma directeur autoroutier et la décision qu'est la régulation, chaque année, par les autorisations données par le F.D.E.S., il y a l'adaptation aux nécessités, en particulier la conjoncture économique.

Je rappelle que, d'ailleurs, parce que, quand mon prédécesseur M. Pierre Méhaignerie avait présenté et fait adopter en comité interministériel le schéma autoroutier, il l'avait fait en termes d'objectifs et non pas en termes d'engagements de programmation annuelle.

Monsieur Oudin, vous savez que l'enveloppe d'investissements du secteur autoroutier a été de 10,1 milliards de francs en 1990. Si je devais me prononcer pour 1991, je vous dirais que 10 milliards, ce serait tirer trop court et que 13 milliards, ce serait tirer trop long. J'espère avoir, dès cette semaine, un certain nombre de confirmations de l'orientation à partir de la réunion du F.D.E.S.

M. Jacques Oudin. Tirez long ! (*Sourires.*)

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. J'essaierai !

Pour ce qui est des sections nouvelles de voies autoroutières à lancer à partir de 1991, les difficultés pourraient se révéler être plus techniques que financières.

On ne peut, en effet, lancer que des autoroutes dont les procédures préliminaires sont achevées et, globalement, sur les années 1990 et 1991, les objectifs que nous nous sommes fixés doivent être tenus.

J'en viens maintenant à une question qui a été soulevée, notamment par MM. Loridant et Oudin, à savoir les péages autoroutiers.

On souligne souvent le poids excessif qu'aurait le secteur autoroutier sur le marché financier du fait de l'importance des emprunts nécessaires ; en fait, il convient de resituer cette question dans une plus juste perspective.

Le financement du programme autoroutier supposerait, en effet, des enveloppes d'emprunts moins importantes si l'évolution des péages suivait une tendance proche de celle de l'inflation. Or ce n'est pas le cas. Si les tarifs avaient évolué comme l'inflation depuis 1988, le besoin d'emprunt du secteur aurait été inférieur de 400 millions de francs en 1990 et du même montant en 1991.

Or, je rappelle que, depuis 1980, le niveau des prix a connu un accroissement de 78 p. 100, contre 57 p. 100 pour les péages. Depuis 1987, l'écart s'est creusé et aucune hausse des péages n'est intervenue depuis le 5 janvier 1989.

Il y a là une incohérence qui n'est pas non plus sans conséquence sur la répartition du trafic marchandises entre le rail et la route ! C'est là un des aspects pervers qui ont été dénoncés aussi à cette tribune.

Les pouvoirs publics se doivent d'avoir sur cette question une politique cohérente. C'est exactement celle que je souhaite progressivement faire prévaloir, et je remercie les orateurs qui sont intervenus à cette tribune : ils ont apporté de l'eau au moulin d'un débat que vous connaissez bien, mesdames, messieurs les sénateurs, et qui, je l'espère, pourra évoluer dans les prochaines années.

S'agissant de la réalisation des futures autoroutes, je veux vous faire part d'un sentiment.

Désormais, la véritable contrainte ne sera pas financière ; elle viendra, de plus en plus, de l'environnement.

Ne nous le cachons pas, les exigences de protection des paysages et des intérêts des personnes concernées par les tracés font peser sur la réalisation des autoroutes des contraintes de plus en plus fortes en termes de délais et de coût de réalisation.

Ce sont des préoccupations tout à fait légitimes. Même si l'intérêt général doit, finalement, conduire à arrêter un choix, il faudra, de plus en plus, intégrer de façon très approfondie ces questions dès l'amont des réflexions sur les autoroutes. C'est ce que j'essaie de faire avec l'administration de l'équipement qui m'a été confiée.

Je souhaite associer de façon de plus en plus étroite les élus au processus de concertation préalable au lancement de l'enquête publique.

Il est clair, en effet, que l'avis de ceux qui sont, par nature, proches du terrain et conscients des différentes contraintes, ce qui est, en règle générale, le cas des élus, est irremplaçable pour légitimer les décisions qui doivent être prises.

Dans cette perspective, il pourrait y avoir lieu de réexaminer les procédures préalables de concertation pour mieux associer encore les élus départementaux et régionaux aux choix des itinéraires des grandes infrastructures que nous avons à décider. C'est une piste de réflexion que je souhaite approfondir dès 1991 ; je pense sans doute faire un certain nombre de propositions soit d'ordre réglementaire, soit d'ordre législatif permettant d'améliorer les choses.

M. Loridant a posé le problème des nouvelles liaisons en région Ile-de-France.

Le contrat signé entre l'Etat et la région d'Ile-de-France et l'avenant du 4 juillet 1990 prévoient de consacrer plus de 12 milliards de francs à la modernisation du réseau routier national.

Afin, en particulier, d'améliorer les déplacements interbanlieues, ces crédits sont consacrés en priorité à la poursuite de la réalisation des rocade.

L'autoroute A 86 bénéficie, à ce titre, d'un investissement de près de 6,5 milliards de francs, ce qui permettra son achèvement pour 1998. La liaison A 1-A 6 est en service depuis plusieurs semaines ; l'achèvement de la traversée de Fresnes et d'Antony est prévu pour 1994 et celle du département de Seine-Saint-Denis pour 1996.

En ce qui concerne la partie ouest, le Gouvernement a annoncé son intention de confier à la société Cofiroute la réalisation de ce projet. Les études sont lancées et la concertation devrait pouvoir intervenir dès le deuxième trimestre de 1991, avec un objectif de mise en service en 1998.

Pour ce qui est de la Francilienne, son aménagement se poursuit ; elle est en service à deux fois deux voies sans feux entre l'A 1 et l'A 10 depuis quelques mois. Dans l'Ouest, deux sections, dont une que vous connaissez bien, participent à ce contournement, l'autoroute B 12, concédée à Cofiroute, et l'autoroute A 88, pour laquelle le Gouvernement a confirmé son intention de la concéder au groupement Villexpress.

Par ailleurs, il convient de noter d'autres réalisations d'autoroutes concédées, avec, en particulier, l'autoroute A 16, entre L'Isle-Adam et l'autoroute A 86, et l'accueil de l'autoroute A 5, entre Melun et la Francilienne.

Nous avons donc, je crois, en perspective dans les prochaines années, un bouclage de la rocade autoroutière autour de Paris qui me paraît avancer dans de bonnes conditions.

Cependant, ces infrastructures se situent souvent en milieu urbain dense et posent de redoutables problèmes d'insertion. Vous savez l'effort d'ores et déjà prévu pour permettre à ces liaisons de s'intégrer au mieux dans les zones dans lesquelles elles se construisent. Là encore, comme vous l'avez fort justement souligné, monsieur Loridant, c'est à l'issue d'une large concertation que les décisions doivent être prises, les populations étant extraordinairement et à juste titre sensibilisées.

En matière de transports urbains et interurbains, MM. Masseret et Berchet ont parfaitement présenté dans leurs rapports écrits et lors de leurs interventions à la tribune les éléments relatifs à ce projet de budget pour 1991, dont ils ont souligné, en matière d'investissements, la sensible croissance. Je n'y reviendrai donc pas.

M. Masseret s'est fait l'écho du souhait de la commission des finances de voir une certaine égalité de traitement entre la région d'Ile-de-France et la province.

En ce qui concerne l'investissement, j'ai déjà eu l'occasion d'indiquer, dans mon propos liminaire, que l'essentiel de l'effort prévu dans le cadre du plan d'urgence pour l'Île-de-France sera financé, grâce au versement transport et à la taxe sur les bureaux, par des ressources fiscales locales.

Sur l'ensemble du plan, 17 milliards de francs de travaux seront réalisés en province, pour les métros et tramways, contre 9,6 milliards de francs pour la région d'Île-de-France. Vous voyez bien que nous tenons compte de manière tout à fait significative, me semble-t-il, des besoins de la province.

S'agissant du fonctionnement, il y a effectivement, pour la région d'Île-de-France, croissance de l'indemnité compensatrice. Cette augmentation résulte, pour l'essentiel, de l'évolution d'un certain nombre de paramètres économiques, mais aussi des efforts entrepris en matière de sûreté - cette inquiétude a été évoquée par MM. Leyzour et Berchet - avec l'embauche d'un certain nombre d'agents de sécurité et l'amélioration des systèmes de protection et de lutte contre les graffiti. Par conséquent, une partie de l'augmentation découle d'un certain nombre de dépenses qui répondent à une exigence.

Il nous faut améliorer les systèmes de sécurité sur les réseaux S.N.C.F. banlieue et R.A.T.P. Je dois d'ailleurs vous indiquer que, l'année prochaine, la R.A.T.P. embauchera une centaine de personnes de plus au sein de ses services de sécurité. Cela paraît indispensable.

MM. Masseret et Berchet m'ont interrogé sur le contrat de plan Etat-R.A.T.P. L'élaboration de ce contrat de plan a fait l'objet d'importants travaux préparatoires au cours de l'année 1990. L'objectif consiste à faire évoluer les relations entre l'Etat et la régie dans le sens d'un renforcement de l'autonomie de gestion de l'entreprise, en contrepartie, bien sûr, d'engagements précis dans plusieurs domaines.

Initialement, l'Etat et la R.A.T.P. s'étaient fixés la fin de l'année 1990 comme terme pour la conclusion du contrat. Cependant, la régie a souhaité bénéficier d'un délai supplémentaire pour assurer une bonne cohérence entre le contrat de plan et le plan d'entreprise qu'elle élabore parallèlement. La définition de celui-ci n'a pu réellement débiter que récemment, compte tenu de la vaste réorganisation interne mise en œuvre à partir du second trimestre de cette année.

Mon objectif est de parvenir, au début de l'année 1991, à la mise au point définitive du contrat de plan entre l'Etat et la R.A.T.P.

M. Masseret nous a fait part d'une question posée par M. de Montalembert et relative au réseau de transport collectif de Rouen.

La première ligne du réseau de Rouen, d'une longueur totale d'un peu plus de 10 kilomètres, reliera le centre-ville à Sotteville-lès-Rouen et à Grand-Quevilly. Comme je l'ai indiqué au président du Sivom, les travaux devront débiter en 1991 pour une mise en service en 1995.

La subvention de l'Etat s'élèvera à 340 millions de francs, valeur janvier 1988, et l'échéancier de mise en place fera l'objet d'une signature officielle d'un protocole entre le Sivom de l'agglomération rouennaise et mon ministère.

S'agissant de la dotation de continuité territoriale avec la Corse, je rappelle, comme l'a dit fort justement M. Masseret, que celle-ci a été fixée à 400 millions de francs à titre provisionnel, dans l'attente de la signature d'une nouvelle convention. Celle-ci pourra comporter, comme le souhaite M. le rapporteur spécial, des éléments relatifs à une gestion plus économique du dispositif.

De nombreuses interventions ont concerné la S.N.C.F. Vos rapporteurs se sont félicités du retour de l'entreprise à l'équilibre financier. Mais d'autres - les mêmes parfois, et notamment M. de Rohan - se sont inquiétés des conséquences en termes d'aménagement du territoire des stratégies mises en œuvre dans le cadre du contrat de plan, qu'il s'agisse du trafic marchandises - M. de Rohan y a insisté - ou de certaines dessertes voyageurs.

Au cours du contrat de plan, le dispositif de transport par wagon isolé fera effectivement l'objet d'une réorganisation. L'objectif à atteindre est la réduction des coûts, l'amélioration des délais d'acheminement, qui doit permettre la livraison dès le lendemain, et une meilleure fiabilité.

Effectivement, se pose parfois un réel problème de compatibilité entre cette politique et l'aménagement du territoire d'un certain nombre de régions concernées.

M. de Rohan s'est interrogé sur la desserte Questembert-La Brohinière, c'est-à-dire un secteur de votre région particulièrement sensible.

La desserte fret sur cette ligne a été organisée au nord entre les gares de Mauron et de La Brohinière, et au sud entre les gares de Questembert et de Loyat.

Dans le cadre de la politique de restructuration du dispositif de transport en wagons isolés, la S.N.C.F. envisage la fermeture au trafic marchandises de ces lignes, à compter du 28 janvier 1991.

Vous avez attiré mon attention sur les difficultés que cela posait à un certain nombre d'entreprises directement concernées, parce que « branchées » sur cette ligne.

Monsieur de Rohan, je propose d'utiliser la période qui nous sépare du 28 janvier 1991 pour demander à la S.N.C.F. de reprendre le dialogue avec les élus et surtout avec les industriels concernés et d'explorer la voie du transport combiné en liaison avec ceux-ci. Sans doute faudra-t-il, au cours de cette négociation, que les industriels prennent une forme d'engagement de garantir au fer et au transport combiné un niveau de trafic suffisant sur une période suffisamment longue. Mais cela devrait être possible s'ils sont dans la situation que vous avez évoquée.

Je donnerai donc des consignes pour que la S.N.C.F. se prête à cette concertation approfondie et, si possible, dans un sens positif mais, bien entendu, après concertation et négociation. Je ne souhaite pas plus que vous que cette disposition entraîne des désagréments pour l'aménagement du territoire.

Je sais d'ailleurs qu'une délégation doit être reçue le 11 décembre par un de mes collaborateurs. Il aura l'occasion de leur confirmer mon propos et d'étudier de quelle manière pourra être mise en œuvre cette concertation avec la S.N.C.F.

S'agissant des T.G.V., de nombreuses questions ont été posées. M. Lenglet, en particulier, s'est interrogé sur la liaison Amiens-Calais en ligne nouvelle T.G.V.

Lors du comité interministériel d'aménagement du territoire du 17 novembre 1988, le Gouvernement a décidé l'étude d'une liaison directe entre Fréthun, la gare où doit débiter le tunnel, et le T.G.V. Nord, en desservant Amiens. Ce comité interministériel a prévu la création d'un groupe de travail, présidé par une personnalité compétente et associant les collectivités locales. Ce groupe a été mis en place à la fin de l'année 1988 et, à l'heure actuelle, il poursuit sa réflexion.

Je partage votre préoccupation. On peut estimer que la liaison directe entre la ligne du T.G.V. Nord et le tunnel sous la Manche apporterait un gain d'environ seize minutes sur le trajet Paris-Londres, alors que le temps de parcours, quand le tunnel sous la Manche sera en service, sera de trois heures. Mais ce gain ne trouverait toutefois sa pleine valeur qu'avec la réalisation sur le sol britannique d'une infrastructure en site propre.

En effet, on gagnerait à nouveau environ trente minutes entre Ashford et Londres, ce qui assurerait alors une relation Paris-Londres non plus en trois heures, mais en deux heures quinze ; dès lors, cette relation est de nature tout à fait différente.

La réflexion en cours doit porter sur les investissements qu'il faut réaliser en tenant compte des décisions que prendra le gouvernement britannique. J'ai eu l'occasion de dire, samedi dernier, lorsque j'étais dans le tunnel sous la Manche avec mon nouveau collègue britannique que c'était là notre préoccupation. J'aimerais que le gouvernement britannique étudie.

S'agissant de l'électrification de la ligne Amiens-Boulogne, souhaitée par beaucoup d'élus locaux, elle doit être examinée précisément dans le cadre de l'étude de la mise en œuvre de la liaison T.G.V.

Monsieur le sénateur, il faut savoir si la liaison T.G.V. nouvelle - un barreau direct jusqu'à Fréthun - et la ligne ancienne électrifiée seront complémentaires ou concurrentes, étant entendu qu'elles seront quasiment parallèles et emprunteront à peu près le même itinéraire. C'est une des questions auxquelles doit répondre l'étude qui a été lancée, je l'ai dit, en concertation avec les collectivités territoriales.

Votre rapporteur M. Berchet s'est interrogé sur les conséquences du T.G.V. sur l'aménagement du territoire. Il n'est pas le seul, nous en parlons voilà quelques instants.

A l'intérieur du territoire national, les réductions de temps de parcours ferroviaires seront importantes dès lors que se mettra en place progressivement le réseau de T.G.V. et profiteront à l'ensemble des régions françaises.

Vous avez pu noter que toutes les capitales régionales auront accès au réseau du T.G.V. et vous avez constaté que la plupart des grandes villes françaises seront à moins de trois heures de Paris, et toutes à moins de quatre heures.

L'aménagement du territoire constituera un critère important dans les choix que le Gouvernement sera amené à faire. Ce ne sera pas, bien sûr, le seul critère. Il faudra également tenir compte de l'intégration des perspectives européennes - monsieur Jung, cela fait référence à votre préoccupation - des équilibres macro-économiques de l'économie nationale et des contraintes de financement de la S.N.C.F.

Il est plus que souhaitable que la réalisation de ce schéma directeur contribue pleinement à la valorisation des atouts de nos régions. J'ai été interpellé voilà quelques instants sur le banc du Gouvernement. On m'a demandé ce que cela donnera pour les régions qui sont peu concernées par la liaison T.G.V. - c'est vous qui m'interpellez, monsieur le rapporteur spécial. Je suis convaincu qu'à l'occasion de la mise en place du T.G.V. dans les régions on peut, dans le cadre d'une redéfinition complète du conventionnement avec la S.N.C.F., essayer de faire en sorte que la venue du T.G.V. permette de redéfinir la totalité du schéma de circulation des personnes dans la région concernée. Je suis d'accord avec vous, cela est plus facile et plus opératoire dans les régions à forte densité de population, mais je suis certain que dans toutes les régions des efforts et des améliorations peuvent être accomplis de façon à permettre au maximum de cités de bénéficier d'une façon ou d'une autre de la proximité du T.G.V.

MM. Masseret, Berchet et Jung ont posé le problème du T.G.V. Est.

Je voudrais simplement rappeler les ordres de grandeur et les enjeux de ce projet : 25 milliards de francs pour les seules infrastructures en 1989, 6 milliards de francs pour le matériel roulant, une rentabilité de l'ordre de 4 p. 100, qui est donc bien inférieure à ce qui paraît nécessaire pour ne pas déséquilibrer les comptes de la S.N.C.F.

Telle est la situation devant laquelle nous nous trouvons. Compte tenu de l'ampleur du projet, je ne vous le cache pas, la vraie difficulté réside dans l'élaboration du plan et des modalités de financement. Le Gouvernement y réfléchit et cela a été l'objet de la mission confiée à M. Essig. D'ailleurs, j'ai demandé à celui-ci - parce que, dans les propositions qu'il a présentées, certains éléments du montage financier ne peuvent pas être agréés dans les procédures du ministère de l'économie et des finances - de reprendre contact avec un certain nombre de collectivités territoriales.

Monsieur Jung, mon souci est clair. Lorsque je présenterai les résultats de ce travail au Gouvernement, au début de l'année prochaine - puisque le schéma national des liaisons ferroviaires à grande vitesse devra être approuvé d'une certaine façon par le Gouvernement avant le 31 janvier 1991 - je veux en être à un stade de préparation du T.G.V. Est tel que des décisions pourront être prises, si le Gouvernement le souhaite. Mais, pour cela, j'ai besoin de « boucler » le montage financier. Actuellement, celui qui est prévu n'est pas satisfaisant. J'ai besoin de connaître clairement l'attitude du gouvernement allemand. C'est la raison pour laquelle j'attends avec impatience, dans les prochains jours, le compte rendu d'un groupe de travail franco-allemand que mon collègue le ministre allemand de l'équipement et moi-même avons mis en place voilà quelques mois, de façon à disposer des éléments permettant d'arrêter les décisions.

Voilà, monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, un certain nombre de réponses à l'ensemble des questions qui m'ont été posées.

Je n'ai pas répondu à une question de M. Rocca Serra concernant le port de Marseille ; mais, samedi prochain, lors de l'examen des dispositions du projet de loi concernant les ports maritimes, j'aurai l'occasion de revenir sur ce sujet.

Vous le voyez, comme le disait M. Sarre, nous sommes engagés dans une entreprise importante de modernisation de notre réseau routier, autoroutier, ferré, des voies navigables, et des modalités d'utilisation de ces infrastructures, au bénéfice non seulement de l'amélioration de la vie quotidienne de nos concitoyens mais aussi du développement économique de notre pays et de l'aménagement des régions concernées.

Il me reste, pour terminer, à exprimer, comme l'a fait avant moi M. le secrétaire d'Etat, le souhait qu'à l'issue de l'examen de l'ensemble des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer vous puissiez approuver, à travers ce projet de budget, les termes de la démarche que je viens de vous présenter. *(Applaudissements sur les traversés socialistes. - MM. les rapporteurs applaudissent également.)*

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

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

M. Jacques Oudin. Monsieur le ministre, personne ne met en doute votre volonté de développer nos infrastructures de transport, en particulier nos infrastructures autoroutières.

Il n'en demeure pas moins que les arbitrages financiers vous ont été et vous sont défavorables.

Il n'en demeure pas moins non plus que vous n'êtes pas en mesure de nous annoncer un chiffre pour 1991 quant au nombre de kilomètres à mettre en service ou à réaliser.

Cela est bien le signe que vous subissez la situation.

Je vous ai demandé s'il était possible ou non que l'Etat ou les sociétés d'autoroute puissent conclure un contrat pluriannuel, comme cela a été le cas pour la S.N.C.F. Je comprends que vous n'avez pas pu me répondre puisque c'est le ministre de l'économie et des finances qui commande en la matière.

A M. le secrétaire d'Etat, je dirai que je ne partage pas son opinion quand il dit que moins de 10 p. 100 des accidents sont dus aux infrastructures. Si une intersection est aménagée en carrefour dénivelé, il n'y a pas de collisions. Le choc frontal qui se produit sur une route à deux voies n'aurait pas eu lieu si la chaussée avait comporté deux fois deux voies. La nature des infrastructures est donc la cause de nombreux accidents. Toutes les enquêtes R.E.A.G.I.R. le montrent.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. C'est le contraire !

M. Jacques Oudin. Le comportement des conducteurs, c'est vrai, est également en cause. Mais il n'en demeure pas moins que les infrastructures, parce qu'elles ne sont pas adaptées aux engorgements de la circulation que nous connaissons, sont la cause de nombreux accidents.

Je le répète, des centaines de kilomètres d'autoroute en plus ce sont des centaines de vies sauvées !

M. le président. Je rappelle au Sénat que les crédits concernant les transports intérieurs, inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et mer », seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits de la mer, le samedi 8 décembre 1990.

Toutefois, j'appellerai en discussion trois amendements présentés par la commission des finances sur ces crédits, puis l'article 89, qui est rattaché aux voies navigables.

ÉTAT B

M. le président. « Titre III : 430 314 003 francs. »

La parole est à Mme Beaudeau.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en Ile-de-France, la circulation, les transports en commun, sont devenus facteur de perte de temps, de gaspillage, d'énervernement confinant souvent à l'angoisse.

Chaque jour, 20 millions de déplacements sont recensés, mais dans quelles conditions s'effectuent-ils ? La dégradation de la situation des transports collectifs s'accompagne des effets de la crise qui va croissant depuis ces dernières années. Ainsi, les agressions, les graffitis, la réunion des « sans domicile », l'action de bandes organisées créent un véritable sentiment d'insécurité parmi les usagers. En outre, 50 p. 100 des vols à la tire et 40 p. 100 de la vente de drogue ont pour cadre le métro, le R.E.R. ou les trains de banlieue. La réduction, voire la suppression, de personnels de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. a contribué au développement de cette situation.

Quant au réseau d'autobus, il est complètement désorganisé du fait de l'intensité de la circulation.

J'ai évoqué ce mal de vivre des Franciliens, car ils l'éprouvent chaque jour et il a pour eux, un coût élevé : dans de nombreuses familles, en effet, il faut acheter plusieurs cartes

orange. Avec une augmentation supérieure de trois ou quatre points à l'inflation, le forfait indexé, remboursé à 50 p. 100 par l'employeur, n'est-il pas remis en cause ?

Les raisons de cette situation résident dans l'absence d'investissement et dans la priorité accordée à la route par rapport aux transports collectifs. Ainsi, 11 milliards de francs sont-ils réservés aux routes et autoroutes sur les 23 milliards de francs du plan Etat-région d'Ile-de-France.

Cette situation de dégradation dans le domaine de la circulation résulte de la mise en place précipitée du plan Rocard. Le Gouvernement décrète la construction d'autoroutes à péage, dont personne ne veut, suivant des tracés arrêtés en haut lieu sans tenir compte des intérêts des villes et des populations, et sacrifiant délibérément l'équilibre écologique des sites retenus. Aucun conseil municipal ne veut de ces tracés !

Quel est le but de ces décisions ? Tout simplement, servir les liaisons avec l'Europe au détriment des voies régionales dont les nombreux projets restent dépourvus de financement.

Mon ami Félix Leyzour, qui suit ces questions au sein de notre groupe, m'a demandé de rappeler la situation grave qui est celle de la région parisienne et que votre budget, d'ailleurs, ne modifiera pas.

Vous connaissez certainement, monsieur le ministre, les propositions faites par Georges Marchais, député du Val-de-Marne, au nom du parti communiste français, le 5 octobre dernier, à l'hôtel Lutetia, au cours d'une conférence de presse. J'en rappelle les deux principaux volets.

Le premier concerne les transports en commun : nous demandons le blocage de leurs tarifs, le doublement de la ligne A du R.E.R., l'amélioration des dessertes locales et des liaisons intermédiaires, de véritables mesures de sécurité, l'extension de la carte orange sans augmentation de son coût, son remboursement à 80 p. 100 par les employeurs, ainsi que l'extension de la ligne de métro jusqu'à Sarcelles, en passant par Stains en Seine-Saint-Denis.

Le second volet vise l'arrêt des études et l'abandon du projet de l'autoroute A 16. A ce sujet, pourriez-vous, monsieur le ministre, nous préciser ce soir l'état d'avancement du dossier de déclaration d'utilité publique de la section L'Isle-Adam-Amiens ? En effet, dans les rapports de M. Loridant et de M. Braconnier, aucune précision ne nous est donnée, sinon que le Conseil d'Etat doit se prononcer. L'autoroute A 16 et ce tronçon particulier font-ils l'objet de ces contraintes liées à l'environnement dont vous venez de parler ?

Nous demandons également l'abandon de l'autoroute A 14 dans les Yvelines, de la B 12 dans l'Essonne, et nous refusons le doublement du viaduc à Joinville, dans le Val-de-Marne. Nous réclamons l'arrêt de tout projet de ce type, et, en revanche, une amélioration considérable - de nombreuses propositions vous ont été faites - des voies de circulation à vocation interne à la région d'Ile-de-France.

Cependant, nous sommes favorables au bouclage de l'autoroute A 86 et à la réalisation de la Francilienne, dont le tracé doit être décidé après une véritable concertation avec les élus et les habitants. Evidemment, elle doit être réalisée rapidement, et ne pas faire l'objet d'un péage.

A partir de ces propositions, les Franciliennes et les Franciliens agissent. Vous le savez, puisque nous en avons apporté à plusieurs reprises à votre ministère, des dizaines de milliers de pétitions ont été signées pour le doublement de la ligne A du R.E.R.

La couverture de l'autoroute A 1 à Saint-Denis est enfin engagée, le Trans Val-de-Marne devient possible et le tramway Bobigny-Drancy-La Courneuve-Saint-Denis est pour bientôt !

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, pour faire face à toutes ces réalisations, qui répondent aux besoins des populations, mais aussi aux impératifs économiques de notre région, votre budget nous paraît insuffisant. Je vous confirme donc ce qu'a dit M. Leyzour tout à l'heure, à savoir que nous ne pourrions pas le voter ! (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Jean-Pierre Camoin. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais tout d'abord vous faire part de la satisfaction que nous procure la création de l'établissement public industriel et commercial chargé de missions nationales de gestion et d'exploitation des voies navigables.

Je note, certes, avec beaucoup de regret, que la forte augmentation des crédits entre 1990 et 1991 cache, en réalité, un désengagement financier de l'Etat, puisque le budget s'élevait à 473 millions de francs au titre de l'exercice 1990 alors qu'il n'est plus que de 131 millions de francs en 1991. Cependant, le résultat est globalement positif et nous en prenons acte.

En tant que représentant du département des Bouches-du-Rhône, je tiens à vous remercier, monsieur le secrétaire d'Etat, de la décision courageuse que vous avez prise en faveur du déroctage du seuil du terrain en aval du port d'Arles, mettant ainsi un terme aux craintes que cet investissement, qui permettra aux navires fluvio-maritimes de 3 000 tonnes de remonter jusqu'au port d'Arles, et financé dans sa totalité par les collectivités locales, la compagnie nationale du Rhône et la chambre de commerce et d'industrie d'Arles, puisse faire l'objet d'une remise en cause en raison de manifestations rétrogrades d'un corporatisme étroit.

Cependant, les adversaires de la voie d'eau n'ont pas baissé les bras. En effet, je souhaiterais vous informer d'un projet de modification des taux des taxes de port pour 1991, actuellement étudié par le port autonome de Marseille. Il semblerait que les bateaux de type fluvial devront acquitter, du seul fait de leur traversée des installations portuaires du port autonome de Marseille, des taxes identiques à celles qui sont perçues pour les navires opérant dans les bassins dudit port.

Ainsi, les augmentations envisagées pourraient-elles atteindre 66 p. 100, ce qui est proprement inadmissible, car - vous le savez - pour atteindre le Rhône, les navires fluviaux maritimes sont obligés de traverser les bassins du port autonome de Marseille. Faut-il comprendre qu'il s'agit là, pour son conseil d'administration, d'un moyen de pénaliser les trafics fluvio-maritimes et de continuer, par ce biais, la mauvaise querelle qui a été engagée depuis bientôt un an ?

Je me plais à espérer que non ! En effet, d'une part - nous le savons tous ici - le futur port d'Arles ne fera nullement concurrence au port de Marseille. Qu'on en juge : 42 kilomètres de quai dans la cité phocéenne, 180 mètres à Arles ; 95 millions de tonnes à Marseille, 145 000 tonnes à Arles ; 3 850 employés à Marseille, 5 à Arles. D'autre part, tous les grands ports de l'Europe du Nord se sont développés en s'appuyant sur un *hinterland* particulièrement dynamique et comportant tous des activités fluvio-maritimes.

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite qu'il ne s'agisse là que d'une fausse alerte et que les taxes en question ne subissent qu'une augmentation identique à celle que pratique annuellement et normalement le port autonome de Marseille. Je désire que vous évitiez que ne soit créée une injustice dont pâtirait l'économie nationale tout entière, alors que toutes les autorités locales ont mobilisé leurs efforts et leurs moyens financiers pour se doter d'un outil moderne, compétitif et à la hauteur des ambitions de la France dans le concert européen. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

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 Camoin, M. Georges Sarre répondra à la question que vous avez posée à propos du port d'Arles.

En ce qui concerne la région d'Ile-de-France, je ne partage pas tout à fait votre sentiment, madame Beaudeau. En effet, quand on considère les investissements qui y seront réalisés en matière de transports collectifs, on constate que leur rythme doublera, pendant la durée de ce plan, par rapport à ce qui se faisait auparavant.

Il est vrai que c'est le problème de la bouteille à moitié vide ou de la bouteille à moitié pleine qui se pose. Vous, vous demandez tout, tout de suite : si cela était possible, je ne vois pas pourquoi nous ne le ferions pas !

Vous dites également qu'il faut abandonner les deux tiers des programmes autoroutiers. Cela veut dire quoi ? Cela signifie que l'on va condamner la région d'Ile-de-France à la thrombose et à l'engorgement !

Même si nous continuons à agir de manière déterminée pour augmenter les transports collectifs dans cette région, un certain nombre d'infrastructures autoroutières sont nécessaires pour améliorer la circulation dans la banlieue pari-

sienne. A cet égard, je prendrai l'exemple d'une autoroute que vous connaissez bien, et qui me pose énormément de problèmes en terme d'intégration dans le paysage, en particulier urbain : l'arrivée de l'A 16 en Ile-de-France, entre Villiers-le-Bel et l'agglomération parisienne. Sur ce tronçon, s'écouleront 20 p. 100 de trafic venant du nord de la France et 80 p. 100 de trafic interne à la banlieue parisienne. C'est dire l'extraordinaire besoin en infrastructures qui est celui de l'Ile-de-France.

Peut-on réaliser des infrastructures de ce type uniquement grâce au budget de l'Etat ? Là encore, le réalisme m'oblige à avouer que ce n'est pas possible, ce que tout le monde comprend. En effet, en Ile-de-France, le coût du kilomètre d'autoroute est démesuré ; il est beaucoup plus élevé que celui du kilomètre d'autoroute réalisé en campagne. C'est normal, car l'autoroute est beaucoup plus difficile à insérer dans un paysage urbain.

Par conséquent, si l'on veut créer ces infrastructures, une partie d'entre elles devront connaître le péage. Je le dis d'autant plus librement que celles qui sont réalisées dans le reste de la France le connaissent. En effet, les autoroutes concédées qui sont lancées chaque année sont des autoroutes à péage. Comment expliquerez-vous à nos concitoyens à travers la France que, pour aller de telle à telle ville française, ils devront acquitter un péage, et ce alors que le coût de l'autoroute est bien moins élevé qu'en Ile-de-France, et que, dans cette région précisément, les autoroutes seront gratuites ? Cela ne sera pas compris !

Je suis d'accord avec vous sur un point : il ne faut pas faire d'autoroutes inutiles. Toutefois, on doit faire jouer la complémentarité entre l'amélioration du réseau autoroutier et celle des transports collectifs.

S'agissant de ces derniers, j'ai eu l'occasion d'évoquer les problèmes de sécurité, en réponse à la question posée par M. Leyzour. Je vous ai indiqué comment, et à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P., nous souhaitons que ces problèmes de sécurité soient de plus en plus pris en considération. Cela demande des efforts de restructuration et de réorganisation des deux sociétés, qui ont été entrepris. Cela nécessite aussi des moyens en personnels et en investissements techniques. Croyez-moi, les contrats de plan contiennent les éléments permettant d'avancer sur ce terrain.

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

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur Camoin, j'ai été sensible à vos propos. Je tiens à confirmer que la déclaration d'utilité publique et les travaux concernant l'arasement du seuil de Terrin seront conduits à leur terme.

M. Delebarre et moi-même n'imaginions pas que l'on envisageait d'augmenter sensiblement la taxe de transit du port de Marseille !

Je m'adresse donc à tous les membres de la Haute Assemblée, toutes tendances confondues, pour leur rappeler qu'un appel a été lancé en faveur des voies d'eau et de la connexion de notre réseau avec l'ensemble du réseau européen et leur dire que l'instauration d'une taxe discriminatoire à Marseille reviendrait à « tuer » le projet d'achèvement de la liaison Saône-Rhin.

Monsieur Camoin, nous ne sommes pas favorables à cette disposition, je le dis très clairement. J'ai d'ailleurs d'autant plus de mal à comprendre que l'on présente une telle proposition à Marseille que cette ville, tout comme Arles ou Lyon par exemple, a besoin, pour se développer un *Hinterland*, d'un arrière-pays.

M. Jean-Pierre Camoin. Merci.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Je demande la parole pour répondre au Gouvernement.

M. le président. La parole est à Mme Beaudeau.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Nous avons démontré à plusieurs reprises, tant à M. le ministre qu'à ses collaborateurs, que, pour aller à Paris, les Valdoisiers n'éprouvaient pas tellement de difficultés sur les routes qui les amènent jusqu'à l'autoroute et que le problème se situait au moment où ils arrivent sur l'autoroute A 1. Or, en faisant arriver l'autoroute A 16 sur l'autoroute A 1, on va surencombrer une autoroute déjà saturée.

Ce qui est nécessaire aux besoins de tous les jours des habitants du Val-d'Oise, ce sont des liaisons entre les villes, notamment une liaison est-ouest, sur laquelle a d'ailleurs réfléchi le conseil général, le fameux boulevard intercommunal du Parisis.

Par ailleurs, vous savez pertinemment que le problème essentiel est celui du péage. Vous allez faire des Valdoisiers des citoyens à deux vitesses : il y aura, d'un côté, ceux qui pourront payer et prendront l'autoroute et, de l'autre, ceux qui ne pourront pas payer et resteront sur les routes.

De toute façon, l'autoroute A 1, déjà saturée, ne pourra pas recevoir l'autoroute A 16. Vous faites une erreur...

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Mais non !

Mme Marie-Claude Beaudeau. ... et il est malheureux que vous vous obstiniez.

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

Le vote sur les crédits figurant au titre III est réservé.

« Titre IV : 4 289 490 368 francs. »

Par amendement n° II-22, M. Loridant, au nom de la commission des finances, propose de réduire ces crédits de 1 850 000 francs.

La parole est à M. Loridant, rapporteur spécial.

M. Paul Loridant, rapporteur spécial. Monsieur le président, je défendrai dans le même temps les amendements nos II-23 et II-24, qui ont la même justification.

En présentant mon rapport, j'ai indiqué que la commission des finances, dans sa majorité, proposerait à la Haute Assemblée de rejeter le budget des routes pour 1991, et ce, monsieur le ministre, en dépit de ma proposition.

Les amendements nos II-22, II-23 et II-24 qui vont être soumis au vote de la Haute Assemblée sont la traduction financière de ce rejet, lequel se fonde sur trois motifs essentiels, à savoir, tout d'abord, l'incertitude qui pèse sur le rythme de lancement des liaisons autoroutières nouvelles en 1991, ensuite, le manque de réalisme de la politique conduite en matière de péage autoroutier - c'est le point de vue de la commission des finances, monsieur le ministre - et, enfin, l'évolution préoccupante des crédits d'entretien du réseau routier national.

Suivant cette logique, la majorité de la commission des finances propose par amendements des réductions de crédits et demande au Sénat de les adopter.

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

Il est certainement contre, mais il tient peut-être à présenter quelques observations !

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le président, votre perspicacité permet d'abréger le débat !

Je viens d'admirer M. le rapporteur dans un rôle de composition : si j'ai bien compris, il a, en effet, exposé l'avis de la majorité de la commission et non pas son avis personnel...

M. le président. Permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, que, s'il avait exprimé son avis personnel, je l'aurais rappelé aux rigueurs du règlement ! Sa tâche est d'exposer la position de la commission qu'il représente au banc, et il vient de le faire d'une manière parfaite.

Veillez poursuivre, monsieur le ministre.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Connaissant M. le rapporteur, je ne puis, je le répète, que l'admirer dans son rôle de composition. Il m'est tout de même permis de vanter l'une de ses nombreuses qualités !

J'invite la Haute Assemblée à faire preuve de plus de cohérence. Tous les intervenants ont déclaré qu'on manquait de moyens pour les routes, pour les infrastructures et pour l'entretien. Or, il est proposé à la Haute Assemblée de « couper les crédits » des routes.

J'aurais mieux compris que, après avoir prononcé des discours dénonçant le manque de moyens, on adopte au moins les moyens proposés par le Gouvernement.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° II-22.

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, monsieur le ministre, mes chers collègues, les commentaires de M. Loridant valaient pour les amendements nos II-22, II-23 et II-24 ; mon explication de vote vaudra, elle aussi, pour ces trois amendements.

Je suis bien obligé de dire que je suis tout à fait d'accord avec vous, monsieur le ministre : j'ai eu beau étudier les crédits, sur aucun titre je n'ai pu constater qu'ils étaient supérieurs à ce que nous souhaitions.

Par conséquent, logiques avec nous-mêmes, nous n'allons pas voter ces réductions de crédits.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-22, repoussé par le Gouvernement.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.)

M. le président. Le vote sur les crédits figurant au titre IV est réservé.

ÉTAT C

M. le président. « Titre V. - Autorisations de programme : 11 526 509 000 francs.

« Crédits de paiement : 4 676 224 000 francs. »

Par amendement n° II-23, M. Loridant, au nom de la commission des finances, propose de réduire ces autorisations de programme de 6 965 634 000 francs et ces crédits de paiement de 2 134 804 000 francs.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° II-23, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe du R.P.R.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 56 :

Nombre des votants	252
Nombre des suffrages exprimés	252
Majorité absolue des suffrages exprimés	127
Pour l'adoption	146
Contre	106

Le Sénat a adopté.

Le vote sur les crédits figurant au titre V est réservé.

« Titre VI. - Autorisations de programme : 15 998 349 000 francs.

« Crédits de paiement : 5 959 012 000 francs ».

Par amendement n° II-24, M. Loridant, au nom de la commission des finances, propose de réduire ces autorisations de programme de 60 500 000 francs et ces crédits de paiement de 20 500 000 francs.

La parole est à M. Loridant, rapporteur spécial.

M. Paul Loridant, rapporteur spécial. Sans reprendre l'ensemble des arguments que j'ai déjà exposés, je préciserai simplement que, dans la mesure où le budget de l'équipement regroupe les crédits de la mer, des routes et des voies navigables, et fait l'objet d'un vote global, la commission des finances, souhaitant que le budget des routes ne soit pas adopté, a décidé, pour l'indiquer à la Haute Assemblée, de proposer une réduction des crédits correspondant aux routes.

Je devais cette explication au Sénat car certains de nos collègues ne semblaient pas bien comprendre les intentions de la commission des finances.

Aussi, je précise que la majorité de la commission des finances souhaite que l'amendement n° II-24 soit adopté, selon la logique que je viens d'exposer.

M. le président. Le Gouvernement a déjà fait savoir qu'il était défavorable à cet amendement.

Je vais le mettre aux voix.

M. Jacques Oudin. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Jacques Oudin. J'indique simplement que nous souhaitons l'adoption de cet amendement car il tend à une réduction indicative des crédits affectés aux routes. Comme l'a fort bien rappelé M. le rapporteur spécial, il marque notre volonté de repousser ce budget. En fait, on peut presque dire qu'il vous aidera, monsieur le ministre, lors des arbitrages qui devront être rendus par le ministère de l'économie et des finances.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. C'est incohérent !

M. le président. Je ne puis laisser dire qu'il s'agit d'un amendement indicatif, et ce pour deux raisons : d'une part, s'il l'était, il ne serait pas recevable, et le Gouvernement n'aurait pas manqué de le faire observer ; d'autre part, il a pour objet de supprimer l'intégralité des crédits affectés aux routes. Il ne s'agit donc pas du tout d'un amendement indicatif !

M. Paul Loridant, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Paul Loridant, rapporteur spécial. La commission des finances, dans sa majorité, demande la suppression totale des crédits du budget des routes puisqu'elle souhaite le rejet de ce seul budget. Il s'agit donc non pas d'un amendement indicatif, comme vous l'avez fort bien expliqué, monsieur le président, mais d'un amendement de suppression des crédits prévus dans le projet de budget pour 1991 au titre des routes.

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. Ne compliquons pas la situation. Elle est limpide. Néanmoins, un peu de cohérence ne serait pas superflue !

Nous souhaitons tous que les débats parlementaires soient compris par l'opinion publique. Or ceux qui auront entendu les différents intervenants à cette tribune auront du mal à comprendre qu'après avoir demandé tant d'efforts financiers au Gouvernement en faveur des routes, une majorité au Sénat ait refusé d'adopter précisément les crédits y afférents.

De toute façon, le vote sur l'ensemble des crédits du ministère interviendra samedi prochain. Nous ne travaillons vraiment pas en temps réel dans cette affaire ! (Sourires.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-24, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe du R.P.R.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 57 :

Nombre des votants	253
Nombre des suffrages exprimés	253
Majorité absolue des suffrages exprimés	127
Pour l'adoption	147
Contre	106

Le Sénat a adopté.

Le vote sur les crédits figurant au titre VI est réservé.

Équipement, logement, transports et mer

II. - TRANSPORTS INTÉRIEURS

Article 89

M. le président. « Art. 89. - I. - L'exploitation, l'entretien, l'amélioration, l'extension des voies navigables et de leurs dépendances et la gestion du domaine de l'Etat nécessaire à l'accomplissement de ses missions sont confiés à l'établissement public créé par l'article 67 de la loi du 27 février 1912 portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1912.

« Pour assurer l'ensemble de ses missions, l'établissement public perçoit à son profit des taxes sur les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau ou autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou à évacuer des volumes d'eau sur le domaine public fluvial qui lui est confié ainsi que les redevances et droits fixes sur les personnes publiques ou privées pour toute autre emprise sur ce domaine et pour tout autre usage d'une partie de celui-ci.

« Sont exclus de ces taxes et de ces redevances les ouvrages hydroélectriques concédés. Pour ces derniers, l'Etat continue de percevoir le produit des redevances mentionnées à l'article 9 de la loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique ; la fraction non affectée aux collectivités locales est reversée à l'établissement public.

« Un décret en Conseil d'Etat définit la consistance et les conditions de gestion du domaine confié à l'établissement public.

« II. - La taxe sur les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau ou d'autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou à évacuer des volumes d'eau a un taux unique par catégorie d'usagers et comprend deux éléments :

« a) Un élément égal au produit de la superficie de l'emprise au sol des ouvrages correspondants par un taux de base fixé dans la limite des plafonds suivants :

« 1. 10 francs par mètre carré pour une emprise située dans une commune de moins de 2 000 habitants ;

« 2. 100 francs par mètre carré pour une emprise située dans une commune de plus de 2 000 habitants et de moins de 100 000 habitants ;

« 3. 200 francs par mètre carré pour une emprise située dans une commune de plus de 100 000 habitants ;

« b) Un élément égal au produit du volume prélevable ou rejetable par l'ouvrage par un taux de base compris entre 1 et 3 centimes par mètre cube prélevable ou rejetable, et identique pour tous les usagers. A ce deuxième élément est appliqué un coefficient d'abattement compris entre 90 et 97 p. 100 pour les usages agricoles et entre 10 et 30 p. 100 pour les usages industriels.

« Les titulaires d'ouvrages mentionnés au premier alinéa du paragraphe II du présent article doivent adresser chaque année au comptable de l'établissement public une déclaration accompagnée du paiement de la taxe due.

« Les sûretés, garanties et sanctions relatives à cette taxe sont régies par les règles applicables en matière de taxe sur le chiffre d'affaires.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application des dispositions du paragraphe II du présent article.

« III. - Les transporteurs de marchandises ou de passagers et les propriétaires de bateaux de plaisance d'une longueur supérieure à 5 mètres ou dotés d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 9,9 chevaux sont assujettis, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, à des péages perçus au profit de l'établissement public lorsqu'ils naviguent sur le domaine public qui lui est confié, à l'exception des parties internationales du Rhin et de la Moselle. Le montant de ces péages est fixé par l'établissement.

« Les régions bénéficiaires d'un transfert de compétence, les concessionnaires de parties concédées du domaine public confié à l'établissement, les concessionnaires de voies et plans d'eau rayés de la nomenclature des voies navigables et les ports autonomes maritimes peuvent également instituer des péages à la charge des personnes susmentionnées sur les voies et plans d'eau intérieurs qui leur ont été confiés. Les tarifs de ce péage sont fixés, dans le premier cas, par le

conseil régional, dans les deuxième et troisième cas, par le concessionnaire après accord de l'autorité concédante sur leur montant et, dans le dernier cas, par le conseil d'administration du port. Les régions bénéficiaires d'un transfert de compétence en application de l'article 5 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, sont substituées à l'Etat pour l'application de l'article L. 29 du code du domaine de l'Etat.

« IV. - Lorsque des éléments du domaine public fluvial confié à l'établissement public sont vendus, après déclassement, le produit de leur vente est acquis à l'établissement.

« Dans le cas d'un transfert de gestion portant sur un immeuble du domaine public fluvial confié à l'établissement public, l'indemnité éventuelle due par le bénéficiaire du transfert est versée à l'établissement public lorsque le transfert est effectué au profit d'une autre collectivité publique que l'Etat.

« V. - L'article 35 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est complété, à compter de la publication du décret prévu au paragraphe II du présent article, par un alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux cours d'eau domaniaux et aux canaux confiés à l'établissement public créé par l'article 67 de la loi du 27 février 1912 portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1912.

« VI. - A l'article 226 du code des douanes, les mots : "ainsi qu'aux bateaux de plaisance ou de sport utilisés en navigation intérieure en France continentale" sont supprimés.

« Le paragraphe III de l'article 21 de la loi de finances pour 1971 (n° 70-1199 du 21 décembre 1970) est abrogé.

« VII. - Sont abrogées, deux mois après l'entrée en vigueur du décret portant application du paragraphe III du présent article, et au plus tard le 31 décembre 1991, les dispositions suivantes :

« a) Le 6° de l'article 4 et le dernier alinéa de l'article 5 de la loi du 22 mars 1941 sur l'exploitation réglementée des voies navigables et la coordination des transports par fer et par navigation intérieure ;

« b) La loi n° 53-301 du 9 avril 1953 augmentant, par la perception de taxes sur les transports par navigation intérieure, les dotations de l'Etat à l'amélioration et à la modernisation des voies navigables. »

Sur l'article, la parole est à M. Hamel.

M. Emmanuel Hamel. Lors de l'examen des articles de la première partie de la loi de finances, le Sénat a adopté un amendement n° I-126 à l'article 5.

Cet amendement, inspiré par notre éminent collègue M. Philippe Adnot, avait notamment pour objet, après le premier alinéa du texte proposé par le paragraphe II de l'article 5 pour remplacer les trois premiers alinéas du 1° *ter a* du 4 de l'article 298 du code général des impôts, d'insérer un alinéa additionnel ainsi rédigé :

« La taxe sur la valeur ajoutée afférente aux achats, importations, livraisons et services portant sur le fioul domestique utilisé comme carburant pour la réalisation des transports fluviaux est déductible dans les conditions prévues aux articles 271 à 273. »

Quel est l'objet de cet amendement ? Lors de l'examen de la loi de finances pour 1990, le Gouvernement - vous vous en souvenez sans doute, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat - avait accepté un amendement d'origine parlementaire accordant au transport fluvial le bénéfice de la déductibilité de la T.V.A. sur les achats de fioul domestique utilisé comme carburant, à concurrence de 50 p. 100. Cette situation prévaut depuis le 1^{er} janvier 1990.

Une telle mesure, vous en conviendrez, était justifiée par le souci, d'une part, d'améliorer la compétitivité du transport fluvial français et, d'autre part, d'aligner la fiscalité pesant sur ce mode de transport sur le régime en vigueur dans les autres pays de la Communauté et sur celui qui est applicable aux transports routiers.

A l'époque, les déclarations gouvernementales indiquaient qu'il s'agissait d'une première étape vers une déductibilité complète. Messieurs les ministres, vous vous souvenez, je n'en doute pas, de vos déclarations de l'an dernier ! (*Soupires.*)

En effet, les transports fluviaux internationaux effectués sur le Rhin et sur la Moselle, en provenance ou au retour des grands ports maritimes de la Communauté concurrents des ports français, bénéficient déjà de ce régime de déductibilité complète.

Or, le projet de loi de finances initial pour 1991, présenté au Parlement, ne prévoit de dispositions dans ce sens que pour le seul transport routier de marchandises, à savoir une déductibilité à 95 p. 100, dès le 1^{er} janvier 1991, et une déductibilité à 100 p. 100 au 1^{er} juillet 1991.

Si cette mesure spécifique en faveur du transport routier a ses justifications, il en existe au moins autant pour le transport fluvial.

Dans la perspective d'une politique visant à mieux répartir la croissance des transports, politique que vous avez exposée tout à l'heure, il n'apparaît guère cohérent de ne pas adopter, pour les transports fluviaux, pour l'ensemble des transports, des mesures fiscales uniformes. Pourquoi, au contraire, pénaliser en matière de fiscalité sur les carburants le mode fluvial, qui en est le plus économe ?

C'est la raison pour laquelle l'amendement n° I-126, inspiré par notre éminent collègue M. Adnot, visait à étendre les dispositions d'espèce prévues pour le transport routier au transport fluvial.

Cette mesure, gagée dans l'amendement de notre collègue M. Adnot, dont le coût pour l'Etat est modeste - environ 15 millions de francs - se justifiait également par sa cohérence avec les décisions d'ensemble prises, cette année, par le Gouvernement pour redonner au transport fluvial les moyens d'un développement nécessaire.

Telles sont, messieurs les ministres, les justifications de cet amendement, qui a été voté voilà une dizaine de jours par le Sénat. Je vous demande, ce soir, d'obtenir de votre éminent et si sympathique collègue M. le ministre chargé du budget (*Sourires*) qu'il ne s'oppose pas à ce que l'Assemblée nationale confirme le vote du Sénat, qui a adopté, après avis favorable de sa commission des finances, cet amendement n° I-126 à l'article 5 de la loi de finances pour 1991.

Je vous remercie par avance d'une réponse dont je ne doute pas qu'elle sera positive.

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

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Sur un point - il y en a sans doute bien d'autres - je suis parfaitement d'accord avec M. le sénateur Hamel : M. le ministre du budget, c'est vrai, est particulièrement sympathique. (*Nouveaux sourires.*) C'est quelqu'un avec qui on a toujours plaisir à passer un moment.

Plus sérieusement, monsieur le sénateur, je vous répondrai que la moitié du chemin a été parcourue au cours de l'année 1990. C'est au 1^{er} janvier 1992 que l'abattement sera total pour les marinières et pour l'ensemble de ceux qui transportent les marchandises sur le réseau navigable.

M. Emmanuel Hamel. Ne peut-on gagner un an ?

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Voilà la réponse qu'au nom du Gouvernement - la solidarité n'est pas un vain mot ! - je dois vous faire. C'est pourquoi, bien entendu, le Gouvernement ne peut pas accepter votre amendement.

M. le président. Pour l'instant, nous n'avons aucun amendement ! M. Hamel s'est borné à intervenir sur l'article 89.

M. Paul Loridant, rapporteur spécial. Il a déjà été voté, cet amendement !

M. Emmanuel Hamel. C'est exact. Il a été voté en première lecture voilà une dizaine de jours. Encore une fois, je souhaite que le Gouvernement ne s'oppose pas à un vote positif de l'Assemblée nationale, qui confirmerait le vote émis par le Sénat et permettrait une déductibilité totale immédiate et non différée jusqu'en 1992.

M. le président. Si c'était bien l'endroit pour faire une telle déclaration, ne comptez toutefois pas trop sur le Gouvernement pour convaincre l'Assemblée nationale de vous suivre ! (*Sourires.*)

Par amendement n° II-98, M. Lucotte et les membres du groupe de l'union des républicains et des indépendants proposent de compléter le premier alinéa du paragraphe I de l'article 89 par les mots : « , sans préjudice des missions

confiées à la Compagnie nationale du Rhône en vertu de la loi du 27 mai 1921 modifiée et de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980. »

La parole est à M. de Bourgoing.

M. Philippe de Bourgoing. Cet amendement vise à préciser que la Compagnie nationale du Rhône pourra continuer à jouer son rôle dans l'aménagement de certaines voies navigables.

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

M. Philippe Adnot, rapporteur spécial. Sagesse.

Une précision de la part du Gouvernement serait effectivement la bienvenue ; toutefois on peut aussi penser que le texte actuel apporte tous les éclaircissements nécessaires.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je vais vous faire une réponse détaillée afin que ne subsiste aucune ambiguïté.

L'article 89 a pour conséquence de changer le concédant pour les concessions existantes, donc celles de la Compagnie nationale du Rhône. En revanche, il n'est pas question de changer la situation des concessionnaires.

De ce fait, cet article ne modifie aucunement les missions de la Compagnie nationale du Rhône, lesquelles sont fixées par les lois de 1921 et de 1980, qui en font un concessionnaire de l'Etat pour la construction et l'exploitation de la liaison Rhône-Rhin.

Monsieur le sénateur, vous vous souciez de la Compagnie, de son rôle pour l'avenir et de la poursuite de ses missions. Je partage pleinement votre position, mais, encore une fois, comme cet article ne change en rien les missions de cette Compagnie, il ne me semble pas nécessaire de retenir cet amendement.

Je vous rappelle qu'un amendement, identique à celui-ci, a déjà été proposé à l'Assemblée nationale par M. Beaumont, qui, satisfait de la réponse du Gouvernement, l'a retiré, ainsi que les autres amendements en cause.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je souhaite que cet article 89 soit adopté conforme, ce soir, par la Haute Assemblée ; afin que, après concertation avec les membres-sénateurs et députés - du groupe « Mer du Nord-Méditerranée », vous puissiez avoir connaissance des textes avant leur examen par le Conseil d'Etat ; nous pourrions ainsi, dès leur retour, publier ces textes, les mettre en application et ainsi gagner du temps.

C'est un appel que je ne renouvellerai pas, bien sûr, lors de la discussion de chaque amendement, mais tel est mon souhait.

Ce soir, ma proposition est d'obtenir, compte tenu de l'attachement que beaucoup d'entre vous ont marqué en faveur du renouveau des voies navigables, non pas un vote unanime - il l'a été à l'Assemblée nationale - mais un vote conforme, lequel nous ferait gagner sans doute un trimestre.

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, si un vote conforme vous permettrait de préparer, avec vos services, les décrets auxquels vous avez fait allusion, l'article 89 ne sera, en tout état de cause, promulgué qu'avec l'ensemble de la loi de finances !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Bien sûr !

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° II-98.

M. Philippe de Bourgoing. Je demande la parole.

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

M. Philippe de Bourgoing. J'ai cru comprendre que M. le secrétaire d'Etat souhaitait que je retire cet amendement.

Compte tenu des précisions qu'il a bien voulu nous apporter, après les avoir données à l'Assemblée nationale, je le retire.

M. le président. L'amendement n° II-98 est retiré.

Par amendement n° II-99, M. Lucotte et les membres du groupe de l'union des républicains et des indépendants proposent de rédiger ainsi le deuxième alinéa du paragraphe I de l'article 89 :

« Pour assurer l'ensemble des missions définies à l'alinéa précédent, l'établissement public perçoit des taxes sur les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau ou

autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou à évacuer des volumes d'eau sur le domaine public fluvial ainsi que les redevances et droits fixes sur les personnes publiques ou privées pour tout autre usage d'une partie de celui-ci, sans préjudice des redevances et droits fixes que la Compagnie nationale du Rhône continuera à percevoir. »

La parole est à M. de Bourgoing.

M. Philippe de Bourgoing. Les ressources destinées à l'exploitation, l'entretien, l'amélioration, l'extension des voies navigables et de leurs dépendances doivent profiter non seulement à l'établissement public, mais aussi à la Compagnie nationale du Rhône, la C.N.R., pour la voie navigable, dont l'exploitation, l'entretien, l'amélioration, l'extension lui ont été confiés.

C'est pourquoi, en précisant « l'ensemble des missions » et en supprimant les mots « à son profit » ainsi que les mots « qui lui est confiée », l'amendement permet que les taxes sur les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau ou autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou à évacuer des volumes d'eau sur le domaine public fluvial ainsi que les redevances et droits fixes pour tout autre emprise sur ce domaine, qui seront perçus par l'établissement public, profitent aussi bien à la Compagnie nationale du Rhône qu'à l'établissement public.

Il permet aussi à la C.N.R. de continuer à recevoir elle-même les redevances et droits fixes pour tout usage du domaine public fluvial qui lui est confié, autres que ceux de prise d'eau ou rejet d'eau.

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

M. Philippe Adnot, rapporteur spécial. La commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

Les précisions que M. le secrétaire d'Etat a données à l'Assemblée nationale sont, me semble-t-il, de nature à rassurer tout le monde. Toutefois, ce qui va sans dire va encore mieux en le disant !

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. La Compagnie nationale du Rhône continuera à percevoir les redevances énumérées à l'article 48 de son cahier des charges.

En revanche, elle ne pourra plus bénéficier de la redevance pour prise d'eau définie par l'article 35 du code du domaine public fluvial, puisque celui-ci ne s'appliquera plus au domaine de l'Etat confié à l'établissement. Il est prévu que l'Office national de la navigation compensera strictement cette perte de recettes. Le Gouvernement en a pris l'engagement devant l'Assemblée nationale ; je le confirme, ce soir, devant la Haute Assemblée.

Quant aux droits fixes de l'article L. 29 du code du domaine de l'Etat, la Compagnie nationale du Rhône, comme vous le savez, monsieur le sénateur, ne les percevait pas.

Pour toutes ces raisons, l'équilibre financier de la Compagnie nationale du Rhône, je le souligne avec force, n'est aucunement modifié par l'article 89. Il sera même amélioré si la Compagnie nationale du Rhône institue des péages, comme le texte lui en ouvre la possibilité.

M. le président. Monsieur de Bourgoing, l'amendement n° II-99 est-il maintenu ?

M. Philippe de Bourgoing. Les propos de M. le secrétaire d'Etat étant de nature à nous rassurer, je me sens autorisé à retirer cet amendement.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je vous remercie.

M. le président. L'amendement n° II-99 est retiré.

Par amendement n° II-105, M. Braconnier, au nom de la commission des affaires économiques, propose de compléter *in fine* le paragraphe I de l'article 89 par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Les régions bénéficiaires d'un transfert de compétences perçoivent à leur profit, dans les mêmes conditions que l'établissement public, des taxes sur les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau ou autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou à évacuer des volumes d'eau sur le domaine public des voies navigables

qui a été mis à leur disposition ainsi que sur leur propre domaine fluvial constitué dans le cadre de leurs compétences. »

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

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Le paragraphe I de l'article 89 institue au profit de l'office national de la navigation une nouvelle taxe assise sur les ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau ou autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou évacuer des débits d'eau.

Il paraît cohérent et logique d'étendre le bénéfice de cette disposition - et du financement qu'elle instaure - aux régions pour la gestion et l'entretien des voies navigables, qui leur ont été transférés en application de l'article 5 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 modifiée.

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

M. Philippe Adnot, rapporteur spécial. Favorable.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. La nouvelle taxe sur les ouvrages de prise ou de rejet d'eau est instituée sur le domaine confié à l'établissement public dans un but très précis : il s'agit de permettre le développement et l'amélioration des voies navigables modernes dans la perspective d'un réseau européen à grand gabarit, destiné avant tout au transport de marchandises.

Ces travaux servent aussi à d'autres usages, compte tenu des multiples fonctions de la voie d'eau, en particulier au développement des réserves d'eau disponibles et au maintien des niveaux des plans d'eau. Voilà qui justifie l'assiette de cette taxe.

Les régions qui ont bénéficié d'un transfert de compétences n'ont pas pour autant vocation à réaliser de grandes infrastructures d'intérêt national ou européen. C'est pourquoi il ne me paraît pas souhaitable de leur étendre le bénéfice de cette disposition.

J'ajoute que l'article 89 répond déjà à votre souci, monsieur le rapporteur pour avis, en permettant aux régions de percevoir des péages et des droits fixes, compte tenu de la vocation touristique de leurs voies navigables.

Il y a donc un progrès, que huit présidents de conseil régional ont reconnu. Ils me l'ont d'ailleurs confirmé par lettre.

Dans ces conditions, permettez-moi, monsieur le rapporteur pour avis, de vous demander de bien vouloir retirer votre amendement.

M. le président. Monsieur Braconnier, l'amendement est-il maintenu ?

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Je comprends bien les arguments de M. le secrétaire d'Etat, mais j'ai reçu mission de la commission des affaires économiques et du Plan de présenter cet amendement, non de le retirer.

J'observe, en outre, que les régions à qui l'on attribue des concessions de ce genre vont être dans l'obligation de les entretenir. Or je ne pense pas que la taxe sur la navigation de plaisance leur permettra à elle seule d'effectuer les travaux nécessaires, d'autant que, vous le savez, les concessions qui ont été attribuées aux régions concernent des canaux qui n'étaient pas en très bon état.

Vous auriez mauvaise grâce à refuser aux régions une telle recette. Je maintiens donc cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-105, accepté par la commission et repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° II-100, M. Lucotte et les membres du groupe de l'union des républicains et des indépendants proposent, dans la première phrase du sixième alinéa (b) du paragraphe II de l'article 89, de substituer aux mots : « et 3 centimes » les mots : « et 5 centimes ».

La parole est à M. de Bourgoing.

M. Philippe de Bourgoing. Compte tenu de l'ampleur de la tâche de l'établissement public pour transformer le réseau fluvial existant, abandonné depuis des décennies, la modulation du taux de base entre 1 et 3 centimes par mètre cube semble trop limiter les capacités d'investissement de cet établissement.

C'est pourquoi, en permettant l'élargissement de la fourchette de variation entre 1 et 5 centimes par mètre cube, cet amendement devrait permettre une meilleure adéquation du produit de la taxe sur les titulaires d'ouvrages aux besoins de la voie d'eau.

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

M. Philippe Adnot, rapporteur spécial. Sagesse !

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement : le projet gouvernemental prévoit déjà une modulation possible entre 1 et 3 centimes, ce qui crée une plage de variation importante, puisque 1 centime correspond à un rendement de l'ordre de 250 millions de francs.

Votre souci légitime de voir le financement atteindre un niveau satisfaisant est donc déjà satisfait par le projet gouvernemental, puisque les ressources nouvelles peuvent permettre d'atteindre un niveau de près de 800 millions de francs, correspondant à des investissements de l'ordre de 1 milliard de francs par an.

J'ajoute que la modulation des abattements peut aussi élargir la plage de variation des ressources. Il n'y a donc pas lieu de retenir cet amendement.

Par ailleurs, on ne peut demander au Gouvernement de se désengager et, en même temps, de faire un effort en faveur du budget des voies navigables. On ne peut pas utiliser tous les arguments !

Je ne suis pas venu ce soir avec Michel Delebarre pour promettre des travaux « pharaoniques », mais pour défendre un projet qui a sa cohérence et ses moyens, afin d'améliorer la situation. Parfois, le mieux est l'ennemi du bien !

M. le président. Monsieur de Bourgoing, l'amendement est-il maintenu ?

M. Philippe de Bourgoing. Oui, monsieur le président. Cette fois-ci, je le maintiens, car il prévoit uniquement une possibilité.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-100, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.)

M. le président. Par amendement n° II-107, MM. Philippe de Bourgoing, Henri Torre et les membres du groupe de l'U.R.E.I. proposent de rédiger ainsi le deuxième alinéa du b du paragraphe II de l'article 89 :

« Cette taxe est établie et recouvrée sous les mêmes garanties et sanctions qu'en matière d'impôts directs par les agences financières de bassin. Le produit de cette taxe est reversé à l'établissement public. »

La parole est à M. de Bourgoing.

M. Philippe de Bourgoing. L'attribution de ressources plus importantes pour l'entretien et l'amélioration des voies navigables est une nécessité reconnue par tous - on l'a beaucoup rappelé ce soir - comme est approuvée l'idée de faire intervenir de nouveaux assujettis.

Nous proposons que la taxe prévue par le présent texte, assise sur les prélèvements et rejets d'eaux, soit recouvrée par les agences de bassin, qui interviennent, nous le savons, sur l'ensemble du pays.

Les agences perçoivent déjà des redevances basées sur les mêmes éléments pour financer leurs différentes actions. Elles connaissent les préleveurs, ainsi que les quantités concernées.

N'est-il pas plus simple qu'elles perçoivent aussi les sommes dont il est question ici, plutôt que de mettre en place un organisme de prélèvement dont le coût de fonctionnement entamerait dans une proportion non négligeable le produit attendu ? Les agences reverseraient ensuite franc pour franc les sommes recueillies à l'Office national de la navigation.

M. le rapporteur spécial s'est inquiété du temps nécessaire à la mise en route d'un nouveau système. Ma solution devrait le rassurer, puisque le mécanisme que je propose est immédiatement opérationnel.

J'ajoute que, chargé par l'agence de bassin Seine-Normandie de la préparation du sixième programme, j'ai reçu mission d'organiser parallèlement les assises de l'eau. M. Adnot a d'ailleurs assisté à l'une de ces réunions.

A ce titre, j'ai participé aux assises finales de Seine-Normandie, à Issy-les-Moulineaux. M. le Premier ministre nous a alors donné l'assurance formelle qu'il y aurait un guichet unique pour les redevances.

Je sais, pour les avoir écoutés, que les usagers de l'eau, sensibles à la sécheresse de ces dernières années, acceptent de faire un effort supplémentaire sur les prix, mais qu'ils répugnent à voir leur existence compliquée par une double mise en recouvrement, comme l'a expliqué cet après-midi M. Braconnier. Les industriels, en particulier, considéreraient cette seconde mise en recouvrement comme une contribution nouvelle.

Un vœu du syndicat des eaux d'Ile-de-France, qui regroupe cent quarante-quatre communes et dessert quatre millions d'habitants, a été émis dans le même sens ; M. Santini, président dudit syndicat, me l'a communiqué d'autant plus volontiers que l'assurance du Premier ministre avait été donnée en sa propre ville.

Il est opportun - j'espère l'avoir démontré - que les deux systèmes de perception soient regroupés, afin de garantir une cohérence dans la mise en place de ces ressources qui participent, les unes et les autres, au financement de la politique de l'eau et qui pèsent sur les mêmes redevables.

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

M. Philippe Adnot, rapporteur spécial. La commission des finances est défavorable à cet amendement, même si elle comprend parfaitement les motivations de M. de Bourgoing.

Quelle est la nature du problème ? A l'heure actuelle, cinq taxes sont perçues au profit de l'Office national de la navigation, plus une autre taxe sur les prélèvements d'eau, pour un total d'à peu près 50 millions de francs. Tout cela doit être fondu et remplacé par deux taxes différentes, l'une assise sur les prélèvements d'eau, l'autre sur la circulation.

Monsieur de Bourgoing, votre souci de regrouper dans un même ensemble pour faire l'économie d'une administration est louable ; mais, de toute façon, l'Office national sera obligé de conserver suffisamment de personnel pour pouvoir recouvrer toutes ces taxes. De plus, s'agissant de la taxe sur les prélèvements d'eau, les trois quarts en seront versés par un seul payeur national, E.D.F. ; or, je vous fais observer que l'Office national sera, lui aussi, unique, alors que les agences de bassin sont réparties sur le territoire.

La mesure que vous proposez correspondrait à la perception de seulement 50 millions de francs, ne supprimerait pas une administration et, à mon avis, compliquerait les choses.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. M. le rapporteur spécial a simplifié ma tâche. J'ajouterai un seul argument au développement qu'il vient de présenter devant la Haute Assemblée.

Comme vous le savez, un projet de loi sur l'eau est actuellement en préparation ; sa discussion devrait avoir lieu lors de la session de printemps. Il me paraît donc sage de ne pas aborder un sujet si important par un seul bout ; il faut examiner l'ensemble du dispositif, d'autant que, comme M. le rapporteur l'a souligné, les ressources de l'établissement public industriel et commercial proviendront essentiellement d'Electricité de France et que je ne vois pas comment Electricité de France pourrait ventiler son versement entre telle et telle agence de bassin. C'est un système que, personnellement, je n'arrive pas à imaginer !

L'amendement traduit sans doute de bonnes intentions, mais je crains qu'à l'arrivée il n'entraîne de grandes complications.

J'ajoute qu'il arrive parfois qu'on soit là pour donner de l'argent et que, au passage, ont ait plutôt la tentation d'en prendre.

Je vous ai fait une description de ce que sera le budget de cet établissement public. Faisons en sorte qu'il ait les moyens de mener une politique des voies navigables.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° II-107.

M. Philippe de Bourgoing. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Philippe de Bourgoing. J'ai bien entendu les arguments de M. le secrétaire d'Etat et de M. le rapporteur.

Il y a, c'est vrai, deux taxes ; mais celle dont je veux confier la perception aux agences, c'est la taxe sur l'eau, et les agences disposent déjà de tout un circuit de recouvrement de redevances : elles connaissent les quantités, elles connaissent les personnes qui sont susceptibles d'être assujetties. Il est donc extrêmement facile pour elles de mettre le système sur pied.

Je suis particulièrement bien placé pour savoir qu'un projet de loi va nous être présenté. Mais, si déjà, avant que ce projet sur l'eau soit débattu au Parlement, on prend des décisions relatives à certaines redevances, on amorce le processus.

Ma proposition va, en fait, dans le sens de la loi future.

Je maintiens donc mon amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-107, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° II-103 rectifié, MM. Oudin, Haenel et Camoin proposent de compléter le paragraphe II de l'article 89 par trois alinéas ainsi rédigés :

« c) Toutefois, lorsque les ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau, ou les ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou évacuer des volumes d'eau, sont implantés à l'intérieur des limites d'un parc naturel régional ou national, le montant de la taxe comprend les deux éléments suivants :

« - un élément égal au produit de la superficie de l'emprise au sol des ouvrages par un taux de base qui ne peut excéder dix francs par mètre carré ;

« - un élément égal au produit du volume prélevable ou rejetable par l'ouvrage par un taux de base qui ne peut excéder un centime par mètre cube prélevable ou rejetable. A ce deuxième élément est appliqué un coefficient d'abattement de 97 p. 100 pour les usages agricoles et de 30 p. 100 pour les usages industriels. »

La parole est à M. Camoin.

M. Jean-Pierre Camoin. Le système de calcul de la taxe sur les titulaires d'ouvrage de prise d'eau, rejet d'eau ou autres ouvrages hydrauliques destinés à préparer ou à évacuer des volumes d'eau est modifié, selon le projet présenté.

Il comprend deux éléments : d'une part, un élément égal au produit de la superficie de l'emprise du sol des ouvrages dont le taux de base est fonction de l'importance démographique de la commune d'implantation ; d'autre part, un élément égal au produit du volume prélevable ou rejetable par l'ouvrage par un taux de base compris entre 1 et 3 centimes par mètre cube, identique pour tous les usages. Pour les usages agricoles et industriels, des abattements respectivement compris entre 90 p. 100 et 97 p. 100 et 10 p. 100 et 30 p. 100 sont prévus.

La notion d'importance démographique, sur laquelle est assise la première part de cette redevance, ne tient absolument pas compte de l'utilisation, agricole ou industrielle, du prélèvement ou du rejet d'eau.

Dans ces conditions, les agriculteurs, qui rencontrent déjà des difficultés importantes, risquent de se voir pénalisés simplement parce que leur exploitation est située dans une commune de plus de deux mille habitants.

Pour de nombreux agriculteurs français, notamment ceux de Camargue, cette réforme va entraîner une augmentation des coûts d'exploitation de nature à compromettre un équilibre financier déjà précaire.

Permettez-moi de me livrer à un calcul très simple : pour produire un kilo de riz, il faut six mètres cubes d'eau. Nous produisons actuellement 80 000 tonnes de riz par an ; nous consommons donc 480 millions de mètres cubes d'eau, ce qui représente, à 1 centime le litre, 480 millions de centimes. Sachant que 15 000 hectares sont actuellement cultivés en Camargue, le coût par hectare s'élève à 240 francs. Comme les exploitations ont au minimum une centaine d'hectares, le surcoût par exploitation atteint au moins 24 000 francs, ce qui est considérable, surtout pour des agriculteurs qui, du fait de la modification de leur revenu et du maintien de bases cadastrales calculées à une époque où la riziculture rapportait beaucoup se trouvent déjà fortement pénalisés.

De plus, ces territoires ne peuvent être entièrement consacrés à l'agriculture. Leur équilibre économique, social et culturel exige une diversification des activités ; ils ont besoin que des industries puissent s'y implanter et que les industries existantes puissent s'y développer, à condition, bien sûr, qu'elles ne portent pas atteinte à la qualité de l'environnement. Il importe donc de ne pas alourdir les charges d'exploitation.

Le présent amendement vise à instaurer un régime fiscal particulier pour les ouvrages de prise d'eau, de rejet d'eau et pour tous les autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou à évacuer des volumes d'eau, dès lors qu'ils sont implantés à l'intérieur des limites d'un parc naturel régional ou national.

Une telle mesure, au-delà de l'intérêt qu'elle présente pour les activités économiques de toute nature, répond également au souci de rétablir une plus grande justice entre les régions de notre pays, en limitant les atteintes portées aux possibilités de développement de certaines parties du territoire national déjà défavorisées.

La lecture du troisième alinéa que nous proposons d'ajouter permet de comprendre pourquoi, tout à l'heure, je me suis opposé à la proposition tendant à passer de 1 centime à 5 centimes par mètre cube en ce qui concerne le taux de base servant au calcul de la taxe.

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

M. Philippe Adnot, rapporteur spécial. La commission, percevant que cet amendement est un peu plus complexe qu'il n'y paraît au premier abord, s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. A propos de cet amendement, il convient effectivement de faire preuve d'une très grande sagesse.

Le problème que vous soulevez, monsieur Camoin, est particulièrement important dans votre région, notamment autour d'Arles, où l'on pratique la culture du riz, qui nécessite, évidemment, énormément d'eau.

Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de cas similaires sur l'ensemble du territoire, peut-être, un ou deux. C'est pourquoi je préfère étudier cette question au fond, afin d'essayer d'y apporter une réponse complète.

Je souhaite donc que l'amendement ne soit pas adopté.

Avec M. Delebarre, nous essaierons, après concertation, de trouver une solution. Dans l'hypothèse où le problème serait plus complexe encore qu'on ne l'imagine - ce que je n'exclus pas - je prends l'engagement que, dans le projet de loi sur l'eau, qui traitera globalement de tous ces problèmes - environnement, parcs nationaux, ... - nous essaierons de trouver une réponse à votre légitime préoccupation.

M. le président. Monsieur Camoin, l'amendement est-il maintenu ?

M. Jean-Pierre Camoin. Monsieur le président, j'ai pris note des engagements de M. le secrétaire d'Etat. Je retire donc l'amendement et donne rendez-vous à M. le secrétaire d'Etat dans les prochaines semaines pour que nous examinions ensemble cette question.

M. le président. L'amendement n° II-103 rectifié est retiré.

Par amendement n° II-106, M. Braconnier, au nom de la commission des affaires économiques, propose, à la fin du second alinéa du paragraphe V de l'article 89, après les mots : « de l'exercice 1912 », d'ajouter les mots : « ainsi qu'aux voies d'eaux mises à la disposition des régions bénéficiaires d'un transfert de compétences ».

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

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Il s'agit d'un amendement de coordination destiné à mettre en harmonie le paragraphe V de l'article 89 avec les dispositions que nous avons adoptées au paragraphe I de ce même article.

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

M. Philippe Adnot, rapporteur spécial. Favorable.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-106, accepté par la commission et repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 89, modifié.

M. Félix Leyzour. Le groupe communiste vote contre.

(L'article 89 est adopté.)

M. le président. Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi de finances relatives aux transports intérieurs.

3

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la partie législative des livres II, IV et V (nouveaux) du code rural.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 117, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. *(Assentiment.)*

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, modifiant diverses dispositions intéressant l'agriculture et la forêt.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 118, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. *(Assentiment.)*

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la partie législative du code forestier.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 119, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. *(Assentiment.)*

4

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Charles Pasqua et des membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés une proposition de loi tendant au contrôle parlementaire des projets de règlements et de directives du conseil des communautés européennes.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 116, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. *(Assentiment.)*

5

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, mardi 4 décembre 1990, à neuf heures quarante-cinq, quinze heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1991, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution (nos 84 et 85, 1990-1991).

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 :

Postes, télécommunications et espace, et article 51 :

M. Henri Torre, rapporteur spécial (rapport n° 85, annexe n° 29) ; M. Jean Faure, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 87, tome XXI).

Education nationale, enseignements scolaire et supérieur :

I. - Enseignement scolaire et articles 86 et 87 :

II. - Enseignement supérieur :

M. Jacques-Richard Delong, rapporteur spécial (enseignement scolaire, rapport n° 85, annexe n° 11) ; M. Jean Clouet, rapporteur spécial (enseignement supérieur, rapport n° 85, annexe n° 12) ; M. Paul Séramy, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (enseignement scolaire, avis n° 86, tome IV) ; M. Jean-Pierre Camoin, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (enseignement supérieur, avis n° 86, tome VI) ; M. Gérard Delfau, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (enseignement technique, avis n° 86, tome VII).

Délai limite pour le dépôt des amendements aux crédits budgétaires pour le projet de la loi de finances pour 1991

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements aux divers crédits budgétaires et articles rattachés du projet de loi de finances pour 1991 est fixé à la veille du jour prévu pour la discussion, à dix-sept heures.

Délai limite pour les inscriptions de parole dans les discussions précédant l'examen des crédits de chaque ministère

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, le délai limite pour les inscriptions de parole dans les discussions précédant l'examen des crédits de chaque ministère est fixé à la veille du jour prévu pour la discussion, à dix-sept heures.

Délai limite pour le dépôt des amendements aux articles de la deuxième partie, non joints à l'examen des crédits, du projet de loi de finances pour 1991

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements aux articles de la deuxième partie, non joints à l'examen des crédits, du projet de loi de finances pour 1991 est fixé au samedi 8 décembre 1990, à seize heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le mardi 4 décembre 1990, à zéro heure trente-cinq.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
JEAN LEGRAND

ERRATUM

*Au compte rendu intégral de la séance
du 24 novembre 1990*

Page 3842, 1^{re} colonne, rétablir ainsi le 17^e alinéa :

« Je mets aux voix les deux amendements identiques nos I-129 rectifié *ter* et I-190 rectifié, c'est-à-dire amputés de leur gage, acceptés par la commission et par le Gouvernement. »

QUESTIONS ORALES

Diminution des indemnités de résidence en Arabie Saoudite et dans les pays du Golfe

274. - 3 décembre 1990. - **M. Charles de Cuttoli** expose à **M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères**, qu'aux termes de son arrêté conjoint avec M. le ministre délégué au budget du 22 novembre 1990, les indemnités de résidence allouées à certains personnels expatriés ont été ainsi réduites : - 11,53 p. 100 en Arabie Saoudite, 11,89 p. 100 à Bahreïn, - 9 p. 100 dans les Emirats arabes unis, 9 p. 100 à Oman, 9 p. 100 au Qatar, 8 p. 100 au Yémen R.A., - 9 p. 100 au Yémen R.D.P. Si cet ajustement dû au mécanisme change/prix peut être justifié sur le plan technique, il n'en reste pas moins qu'il est particulièrement inopportun en raison de la très grave crise sévissant actuellement dans les pays concernés où ces personnels ont rejoint leur poste dans des conditions qui peuvent se révéler périlleuses. D'ailleurs les entreprises privées accordent à leur personnel une « prime de risque ». D'autre part, tout au moins en Arabie Saoudite, si la variation rial/franc a été prise en considération, l'augmentation réelle de la vie, entre 12 et 25 p. 100, n'a pas été considérée. Il lui demande s'il n'entend pas différer l'application de cette mesure.

Projet de démantèlement du lycée technique et industriel Gustave-Eiffel de Cachan

275. - 3 décembre 1990. - **Mme Hélène Luc** tient à faire part à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports**, de l'émotion suscitée à Cachan et dans le département du Val-de-Marne par le projet de démantèlement du lycée technique et industriel Gustave-Eiffel de Cachan. Alors que les exigences d'une formation de qualité sont particulièrement élevées, l'actuel mouvement des lycéens le rappelle avec justesse, l'engagement de moyens nouveaux, tant en termes de locaux que de recrutement d'enseignants, s'avère indispensable et urgent. Aussi la décision de fermeture d'un lycée technique serait-elle en contradiction flagrante avec la réalisation d'un tel objectif. La nécessité d'agrandir le C.F.P.E.T. (centre de formation des professeurs de l'enseignement technique) et l'ouverture prévue de nouveaux lycées dans des communes avoisinantes sont les raisons avancées pour justifier cette orientation. Si ces raisons correspondent effectivement à des besoins qu'il y a lieu de satisfaire, cela ne saurait se faire en sacrifiant un tel potentiel de formation initiale. C'est pourquoi le conseil municipal de Cachan s'est prononcé à l'unanimité pour le maintien du lycée Gustave-Eiffel à Cachan. Elle lui demande donc d'abandonner le projet de démantèlement du lycée Gustave-Eiffel et de bien vouloir examiner les moyens à mettre en œuvre ; une solution est possible dans l'enceinte même du C.N.E.T. de Cachan, pour répondre aux besoins de formation des enseignants.

Projet de réalisation d'un pont sur l'estuaire de la Gironde

276. - 3 décembre 1990. - **Mme Hélène Luc** tient à attirer l'attention de **M. le Premier ministre** sur l'éventualité de réalisation d'un pont gigantesque qui relierait les deux rives de l'estuaire de la Gironde, en son embouchure. Cet ouvrage, s'il advenait qu'il puisse être réalisé un jour, entraînerait une dégradation irréversible d'un site majeur du patrimoine naturel de notre pays. Le projet, envisagé dans la plus grande largeur de l'estuaire sur 10,5 kilomètres, et dont l'implantation au départ de la Charente-Maritime se situerait entre Meschers et la commune classée de Talmont provoque, comme cela est compréhensible, une vive émotion et une opposition grandissante dans les deux départements de Gironde et de Charente-Maritime. Selon certaines informations qui ont été diffusées, la réalisation d'un tel projet, dont l'utilité et le bien-fondé restent à démontrer, serait effectuée à partir d'un financement privé. Pour ce faire, il faudrait que l'Etat concède une occupation du domaine public maritime sur une portion du patrimoine national qui est particulièrement sensible et bénéficie de plusieurs protections légales. C'est pourquoi elle lui demande d'apporter l'assurance qu'il n'est pas dans l'intention du Gouvernement de prendre la responsabilité d'une telle décision dont les effets seraient gravement attentatoires à l'identité d'un site prestigieux et de renommée internationale.

Projet d'instauration d'une taxe sur les livraisons de bois aux usines de pâte à papier

277. - 3 décembre 1990. - **M. Charles Descours** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de la forêt** sur le projet de loi de finances actuellement en discussion au Parlement et, en particulier, sur l'instauration d'une taxe sur les livraisons de bois aux usines de pâte à papier, destinée à alimenter le budget annexe des prestations sociales agricoles ainsi qu'une taxation des livraisons de papiers et de cartons effectuées en France par les entreprises françaises et étrangères, au titre du Fonds forestier national (F.F.N.). Il lui précise que cette double taxation pénalisera lourdement l'industrie papetière française déjà soumise à une très vive concurrence étrangère et qui vient de traverser une très grave crise. Par ailleurs, il lui rappelle que la France est, dans l'échiquier international, le seul pays où il est demandé aux industriels de financer une politique forestière nationale. En conséquence, il lui demande d'une part, si cette nouvelle réglementation complexe et archaïque sera acceptée par Bruxelles avec qui la France est déjà en conflit et, d'autre part, s'il ne considère pas cette nouvelle imposition comme pénalisante pour notre industrie papetière.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du lundi 3 décembre 1990

SCRUTIN (N° 56)

sur l'amendement n° II-23, présenté par M. Paul Loridant, au nom de la commission des finances, tendant à réduire les crédits du titre V de l'état C du projet de loi de finances pour 1991, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution. (Budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer : II. - Transports intérieurs.)

Nombre de votants : 251
 Nombre de suffrages exprimés : 251

Pour : 149
 Contre : 102

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour

Michel d'Aillières	Joseph Caupert	Jean Dumont
Michel Alloncle	Auguste Cazalet	Ambroise Dupont
Jean Amelin	Gérard César	Hubert
Hubert d'Andigné	Jean Chamant	Durand-Chastel
Maurice Arreckx	Jean-Paul Chambriard	Jean-Paul Emin
Honoré Baillet	Jacques Chaumont	Marcel Fortier
José Ballarelo	Michel Chauty	Jean-Pierre Fourcade
Bernard Barbier	Jean Chérioux	Philippe François
Jean-Paul Bataille	Roger Chinaud	Philippe de Gaulle
Henri Belcour	Jean Clouet	Alain Gérard
Jacques Bérard	Henri Collard	François Gerbaud
Roger Besse	Henri Collette	Charles Ginésy
André Bettencourt	Charles-Henri	Jean-Marie Girault
Christian Bonnet	de Cossé-Brissac	Paul Girod
Amédée Bouquerel	Maurice	Marie-Fanny Gournay
Joël Bourdin	Couve de Murville	Yves
Yvon Bourges	Pierre Croze	Goussebaire-Dupin
Philippe	Michel Crucis	Adrien Gouteyron
de Bourgoing	Charles de Cuttoli	Jean Grandon
Jean-Eric Bousch	Désiré Debavelaere	Paul Graziani
Jean Boyer	Luc Dejoie	Georges Gruillot
Louis Boyer	Jean Delaneau	Yves Guéna
Jacques Braconnier	François Delga	Jacques Habert
Paulette Brisepierre	Jacques Delong	Hubert Haenel
Guy Cabanel	Charles Descours	Emmanuel Hamel
Michel Caldaguès	Michel Doublet	Nicole
Robert Calmejane	Franz Duboscq	de Hauteclouque
Jean-Pierre Camoin	Alain Dufaut	Bernard Hugo
Ernest Cartigny	Pierre Dumas	

Roger Husson	Hélène Missoffe
André Jarrot	Geoffroy
Charles Jolibois	de Montalembert
André Jourdain	Paul Moreau
Paul Kauss	Arthur Moulin
Christian	Jean Natali
de La Malène	Lucien Neuwirth
Lucien Lanier	Henri Olivier
Jacques Larché	Charles Ornano
Gérard Larcher	Paul d'Ornano
René-Georges Laurin	Jacques Oudin
Marc Lauriol	Sosefo Makapé Papilio
Jean-François	Charles Pasqua
Le Grand	Jean Pèpin
Maurice Lombard	Alain Pluchet
Pierre Louvot	Christian Poncelet
Roland du Luart	Michel Poniatowski
Marcel Lucotte	Richard Pouille
Hubert Martin	André Pourny
Paul Masson	Claude Prouvoyeur
Serge Mathieu	Jean Puech
Michel	Henri de Raincourt
Maurice-Bokanowski	Henri Revol
Jacques de Menou	Roger Rigaudière
Michel Miroudot	Jean-Jacques Robert

Nelly Rodi
Josselin de Rohan
Roger Romani
Michel Rufin
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Jean Simonin
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Travert
René Trégouët
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Serge Vinçon
Albert Voilquin
André-Georges
Voisin

Ont voté contre

François Abadie	Marc Bœuf	Claude Estier
Guy Allouche	Marcel Bony	Paulette Fost
François Autain	André Boyer	Jean François-Poncet
Germain Authié	Louis Brives	Jacqueline
Henri Bangou	Jacques Carat	Fraysse-Cazalis
Gilbert Baumet	Robert Castaing	Aubert Garcia
Jean-Pierre Bayle	William Chervy	Jean Garcia
Marie-Claude	Yvon Collin	Gérard Gaud
Beaudeau	Claude Cornac	François Giacobbi
Jean-Luc Bécart	Marcel Costes	Roland Grimaldi
Gilbert Belin	Raymond Courrière	Robert Guillaume
Jacques Bellanger	Roland Courteau	Pierre Jeambrun
Georges Berchet	Michel Darras	Louis Jung
Maryse Bergé-Lavigne	Marcel Debarge	Philippe Labeyrie
Roland Bernard	André Delelis	Pierre Laffitte
Jean Besson	Gérard Delfau	Tony Larue
Jacques Bialski	Jean-Pierre Demerliat	Robert Laucournet
Pierre Biarnes	Rodolphe Désiré	Charles Lederman
Danielle	Michel	Bernard Legrand
Bidard-Reydet	Dreyfus-Schmidt	Max Lejeune
Jacques Bimbenet	Bernard Dussaut	

Charles-Edmond Lenglet
François Lesein
Félix Leyzour
Paul Loridant
François Louisy
Hélène Luc
Philippe Madrelle
Michel Manet
Jean-Pierre Masseret
Jean-Luc Mélenchon
Louis Minetti
Michel Moreigne
Georges Mouly
Georges Othily

Robert Pagès
Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Hubert Peyou
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Robert Pontillon
Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault
Ivan Renar
Jacques Roccaserra

Jean Roger
Gérard Roujas
André Rouvière
Claude Saunier
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé
Raymond Soucaret
Paul Souffrin
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux
Hector Viron
Robert Vizet

Ont voté pour

Charles Descours
Michel Doublet
Franz Duboseq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert
Durand-Chastel
Jean-Paul Emin
Marcel Fortier
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Paul Girod
Marie-Fanny Gourmay
Yves
Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani
Georges Gruillot
Yves Guéna
Jacques Habert
Hubert Haenel
Emmanuel Hamel
Nicole
de Hauteclouque
Bernard Hugo
Roger Husson
André Jarrot
Charles Jolibois
André Jourdain
Paul Kauss
Christian
de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Jean-François
Le Grand
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luart
Marcel Lucotte
Hubert Martin
Paul Masson

Serge Mathieu
Michel
Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Arthur Moulin
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d'Ornano
Jacques Oudin
Sosefo Makapé Papilio
Charles Pasqua
Jean Pépin
Alain Pluchet
Christian Poncelet
Michel Poniatowski
Richard Pouille
André Pourny
Claude Prouvoyeur
Jean Puech
Henri de Raincourt
Henri Revol
Roger Rigaudière
Jean-Jacques Robert
Nelly Rodi
Josselin de Rohan
Roger Romani
Michel Rufin
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Jean Simonin
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Travert
René Trégouët
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Serge Vinçon
Albert Voilquin
André-Georges
Voisin

N'ont pas pris part au vote

Philippe Adnot
Paul Alduy
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
Berné Ballayer
Renard Barraux
Claude Belot
Daniel Bernardet
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau
Raymond Bouvier
Jean-Pierre Cantegrit
Paul Caron
Louis de Catuelan
Auguste Chupin
Jean Cluzel
Francisque Collomb
André Daugnac
Marcel Daunay

André Diligent
André Egu
Jean Faure
André Fosset
Jacques Genton
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Bernard Guyomard
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoeffel
Jean Huchon
Claude Huriet
Pierre Lacour
Bernard Laurent
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Edouard Le Jeune
Marcel Lesbros
Roger Lise
Jacques Machet
Jean Madelain
Kléber Malécot

François Mathieu
Louis Mercier
Daniel Millaud
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont
Jacques Mossion
Jacques Moutet
Bernard Pellarin
Roger Poudonson
Jean Pourchet
Guy Robert
Olivier Roux
Marcel Rudloff
Pierre Schiélé
Paul Séramy
Michel Souplet
Georges Treille
Pierre Vallon
Albert Vecten
Xavier de Villepin
Louis Virapoullé

N'ont pas pris part au vote

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

A délégué son droit de vote

(Art. 63 et 64 du règlement)

M. André Pourny à M. Serge Mathieu.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants : 252
Nombre de suffrages exprimés : 252
Majorité absolue des suffrages exprimés : 127

Pour l'adoption : 146
Contre : 106

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

SCRUTIN (N° 57)

sur l'amendement n° II-24, présenté par M. Paul Loridant, au nom de la commission des finances, tendant à réduire les crédits du titre VI de l'état C du projet de loi de finances pour 1991, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution. (Budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer : II. - Transports intérieurs.)

Nombre de votants : 252
Nombre de suffrages exprimés : 252

Pour : 150
Contre : 102

Le Sénat a adopté.

Philippe Adnot
Michel d'Aillières
Michel Alloncle
Jean Amelin
Hubert d'Andigné
Maurice Arreckx
Honoré Bailet
José Ballarello
Bernard Barbier
Jean-Paul Bataille
Henri Belcour
Jacques Bérard
Roger Besse
André Bettencourt
Christian Bonnet
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Philippe
de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Brispierre
Guy Cabanel
Michel Caldaguès
Robert Calmejane
Jean-Pierre Camoin
Ernest Cartigny
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Gérard César
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
Roger Chinaud
Jean Clouet
Henri Collard
Henri Collette
Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
François Delga
Jacques Delong

François Abadie
Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Henri Bangou
Gilbert Baumet
Jean-Pierre Bayle
Marie-Claude
Beaudeau
Jean-Luc Bécart
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Georges Berchet
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Danielle
Bidard-Reydet
Jacques Bimbenet
Marc Bœuf
Marcel Bony
André Boyer
Louis Brives

Ont voté contre

Jacques Carat
Robert Castaing
William Chervy
Yvon Collin
Claude Cornac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau
Michel Darras
Marcel Debarge
André Delelis
Gérard Delfau
Jean-Pierre Demerliat
Rodolphe Désiré
Michel
Dreyfus-Schmidt
Bernard Dussaut
Claude Estier
Paulette Fost
Jean François-Poncet
Jacqueline
Frayssé-Cazalis
Aubert Garcia
Jean Garcia
Gérard Gaud

François Giacobbi
Roland Grimaldi
Robert Guillaume
Pierre Jeambrun
Louis Jung
Philippe Labeyrie
Pierre Laffitte
Tony Larue
Robert Laucournet
Charles Lederman
Bernard Legrand
Max Lejeune
Charles-Edmond
Lenglet
François Lesein
Félix Leyzour
Paul Loridant
François Louisy
Hélène Luc
Philippe Madrelle
Michel Manet
Jean-Pierre Masseret
Jean-Luc Mélenchon
Louis Minetti
Michel Moreigne

Georges Mouly
Georges Othily
Robert Pagès
Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Hubert Peyou
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Robert Pontillon

Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault
Ivan Renar
Jacques Roccaserra
Jean Roger
Gérard Roujas
André Rouvière
Claude Saunier
Franck Sérusclat

René-Pierre Signé
Raymond Soucaret
Paul Souffrin
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux
Hector Viron
Robert Vizet

Jean Madelain
Kléber Malécot
François Mathieu
Louis Mercier
Daniel Millaud
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont

Jacques Mossion
Jacques Moutet
Bernard Pellarin
Roger Poudonson
Jean Pourchet
Guy Robert
Olivier Roux
Marcel Rudloff

Pierre Schiété
Paul Séramy
Michel Souplet
Georges Treille
Pierre Vallon
Albert Vecten
Xavier de Villepin
Louis Virapoullé

N'ont pas pris part au vote

Paul Alduy
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
René Ballayer
Bernard Barraux
Claude Belot
Daniel Bernardet
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau
Raymond Bouvier
Jean-Pierre Cantegrit

Paul Caron
Louis de Catuelan
Auguste Chupin
Jean Cluzel
Francisque Collomb
André Daugnac
Marcel Daunay
André Diligent
André Egu
Jean Faure
André Fosset
Jacques Genton
Henri Goetschy
Jacques Golliet

Bernard Guyomard
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoeffel
Jean Huchon
Claude Huriet
Pierre Lacour
Bernard Laurent
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Edouard Le Jeune
Marcel Lesbros
Roger Lise
Jacques Machet

N'ont pas pris part au vote

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

A délégué son droit de vote

(Art. 63 et 64 du règlement)

M. André Pourny à M. Serge Mathieu.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants : 253
Nombre de suffrages exprimés : 253
Majorité absolue des suffrages exprimés : 127

Pour l'adoption : 147
Contre : 106

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.