

# SÉNAT

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

### JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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



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

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991-1992

## COMPTE RENDU INTÉGRAL

44<sup>e</sup> SÉANCE

**Séance du vendredi 6 décembre 1991**

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTE DE M. JEAN CHAMANT

1. **Procès-verbal** (p. 4912).
2. **Loi de finances pour 1992.** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4912).

#### Équipement, logement, transports et espace

#### IV. - TOURISME

MM. Jean-Michel Baylet, ministre délégué au tourisme ; Pierre Croze, rapporteur spécial de la commission des finances ; Charles Ginésy, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Georges Mouly, Daniel Millaud.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 4921).

### PRÉSIDENTE DE M. ÉTIENNE DAILLY

3. **Demande d'autorisation d'une mission d'information** (p. 4921).
4. **Loi de finances pour 1992.** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4921).

#### Équipement, logement, transports et espace

#### IV. - TOURISME (suite) (p. 4921)

MM. Roger Besse, Louis Minetti, Marc Bœuf, Jean-Michel Baylet, ministre délégué au tourisme.

#### Crédits du titre III (p. 4926)

Amendement n° II-22 de la commission des finances. - MM. le rapporteur spécial, le ministre délégué. - Adoption.

Le vote des crédits est réservé.

#### Crédits du titre IV (p. 4927)

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

Le vote des crédits est réservé.

#### Crédits du titre V (p. 4927)

Amendement n° II-24 de la commission des finances. - Adoption.

Le vote des crédits est réservé.

#### Crédits du titre VI (p. 4927)

Amendement n° II-25 de la commission des finances. - Adoption.

Le vote des crédits est réservé.

#### II. - TRANSPORTS (p. 4927)

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

MM. Roger Chinaud, rapporteur général de la commission des finances ; Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.

MM. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace ; Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux ; Paul Loridant, en remplacement de M. 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) ; Jean-Pierre Tizon, Jacques Moutet, Philippe Adnot, Jean-Eric Bousch.

5. **Rappel au règlement.** (p. 4945).

MM. Félix Leyzour, le président.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 4946)

### PRÉSIDENTE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

6. **Loi de finances pour 1992.** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4946).

#### Équipement, logement, transports et espace

#### II. - TRANSPORTS (suite)

1. *Transports terrestres (et voies navigables).*
2. *Routes.*
3. *Sécurité routière* (p. 4946).

MM. Félix Leyzour, Michel Dreyfus-Schmidt, Paul Girod, Emmanuel Hamel, Louis Brives, Jean Simonin.

MM. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace ; Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.

#### Crédits du titre III (p. 4959)

Amendement n° II-9 de la commission des finances. - MM. Paul Loridant, rapporteur spécial ; le ministre, Roger Chinaud, rapporteur général de la commission des finances. - Adoption.

Le vote des crédits est réservé.

#### Crédits du titre IV (p. 4960)

M. Rémi Herment.

Amendement n° II-6 de la commission des finances. - Adoption.

Le vote des crédits est réservé.

#### Crédits du titre V (p. 4961)

Amendement n° II-11 de la commission des finances. - MM. Philippe Adnot, rapporteur spécial ; le ministre. - Adoption.

Amendement n° II-7 de la commission des finances. - Adoption.

Amendement n° II-10 de la commission des finances. - Adoption.

Le vote des crédits est réservé.

Crédits du titre VI (p. 4961)

Amendement n° II-12 de la commission des finances. - Adoption.

Amendement n° II-8 de la commission des finances. - Adoption.

Le vote des crédits est réservé.

II. - TRANSPORTS *(suite)*

4. Transports aériens et espace.

IV. - MÉTÉOROLOGIE

**Budget annexe de l'aviation civile (p. 4961)**

MM. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace ; Marcel Fortier, rapporteur

spécial de la commission des finances ; Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (aviation civile) ; Serge Vinçon, Félix Leyzour, Jacques Bellanger, Ernest Cartigny, Paul Loridant.

MM. le ministre, le rapporteur pour avis.

Crédits du titre III (p. 4974)

M. Ernest Cartigny, au nom de la commission des finances.

Adoption des crédits.

Crédits du titre IV (p. 4974)

Mme Marie-Claude Beaudou, M. le ministre.

Adoption des crédits.

Crédits des titres V et VI. - Adoption (p. 4974)

BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE (p. 4974)

Rejet des crédits figurant aux articles 46 et 47.

**7. Transmission de projets de loi (p. 4975).**

**8. Ordre du jour (p. 4975).**

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. JEAN CHAMANT, vice-président

La séance est ouverte à onze heures trente.

**M. le président.** La séance est ouverte.

1

### PROCÈS-VERBAL

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

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

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

2

## LOI DE FINANCES POUR 1992

### 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 1992, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution. [N<sup>os</sup> 91 rectifié et 92 (1991-1992).]

## ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE

### IV. - TOURISME

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace : IV. - Tourisme.

La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Michel Baylet, ministre délégué au tourisme.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, lors du précédent débat budgétaire, j'avais souligné devant vous l'excellence des résultats du secteur du tourisme en 1990. Cette année-là, la conjoncture avait été particulièrement favorable à ce secteur, ce qui avait quelque peu masqué les capacités d'adaptation de l'économie touristique française et le ressort de son dynamisme.

Je constate qu'en 1991, malgré le contexte du début de l'année, très défavorable aux voyages internationaux, et le ralentissement de la croissance au sein de l'O.C.D.E. - passée de 2,6 p. 100 en 1990 à environ 1 p. 100 en 1991, le tourisme français améliore encore ses résultats.

Selon la Banque de France, qui dispose des résultats des dix premiers mois de l'année, les recettes touristiques en devises, qui ont atteint 110 milliards de francs en 1990 - année qui avait marqué, déjà, une progression de 6 p. 100 par rapport à 1989 - s'élèveront aux environs de 115 à 116 milliards de francs en 1991.

L'excédent de la balance touristique - 42 milliards de francs l'année dernière - sera vraisemblablement supérieur à 45 milliards de francs cette année. Ce solde recouvre une croissance modérée des recettes - 4 p. 100 - et une quasi-stabilité des dépenses des touristes à l'étranger.

La consommation touristique totale sera d'environ 620 milliards de francs, contre 588 milliards de francs en 1990, malgré une progression légèrement moins forte des dépenses des touristes étrangers d'une année sur l'autre : 4,1 p. 100 en 1991, après 5,9 p. 100 en 1990.

Ces chiffres, mesdames, messieurs les sénateurs, nous réjouissent, et montrent l'excellente santé de ce secteur de notre économie, tant il est vrai que tout le monde a présents à l'esprit les événements de ce début d'année, où la crise économique, doublée d'une crise internationale débouchant sur un conflit armé, a gravement perturbé les flux touristiques mondiaux.

Le Gouvernement, sur mon initiative, a alors apporté sans attendre son soutien le plus déterminé aux entreprises touchées par la baisse de l'activité consécutive à la crise.

C'est ainsi que nous avons mis en place, dès le début de l'année, un ensemble de mesures fiscales et sociales pour permettre aux professionnels concernés de passer ce cap difficile.

Nous sommes - je tiens à le souligner - le seul pays européen à avoir accompli cet effort.

Au-delà de ce rappel conjoncturel, je voudrais dresser rapidement le bilan de mon action avant de vous présenter le projet de budget de mon ministère et mes objectifs pour 1992.

S'agissant, tout d'abord, de la mesure de l'activité du secteur du tourisme, jusqu'à présent trop imprécise bien qu'indispensable pour éclairer les choix des pouvoirs publics, des entreprises et des collectivités territoriales, j'ai considérablement renforcé le dispositif d'observation économique tout en veillant à garantir son indépendance et sa crédibilité.

L'observatoire du tourisme a été mis en place le 1<sup>er</sup> juillet dernier. Il vient de fournir ses premiers résultats, en liaison étroite avec les collectivités locales, qui peuvent s'associer à l'Etat par des conventions. Un certain nombre d'entre elles ont été signées tout au long de cette année. Je sais, mesdames, messieurs les sénateurs, que vous tenez tout particulièrement à cette étroite collaboration.

J'ai également demandé au conseil national du tourisme plusieurs rapports visant à mieux connaître l'effort public en faveur du tourisme, rapport dont je ne manquerai pas de vous communiquer les conclusions.

J'ai présenté à Chambéry, le 15 avril dernier, devant les professionnels et, bien entendu, les élus de la montagne, un ensemble de dispositions en faveur de nos stations de sports d'hiver, couramment appelé « plan montagne ».

Ce plan prévoit une pause de la production immobilière, bien nécessaire, la diversification de l'offre, indispensable, le développement de l'investissement hôtelier, souhaitable, ainsi qu'un effort en faveur de la qualité - les plans qualité-station - ainsi que la rénovation des hébergements de tourisme associatifs, la mise en place de projets de stations et, enfin un effort encore accru de promotion.

Ce plan - je tiens à le souligner devant vous - a été particulièrement bien reçu par l'ensemble des professionnels et des élus concernés. Il n'a fait l'objet d'aucune critique de fond, et seuls certains ont regretté que l'effort public ne soit pas plus important. Mais cette dernière critique est permanente : l'Etat ne donne jamais assez et prend toujours trop, vous le savez ici mieux qu'ailleurs !

Je viens aussi de présenter, comme je m'y étais engagé devant vous l'an dernier, et conformément à votre souhait, des mesures importantes en faveur de l'hôtellerie indépendante et familiale. Ce plan de modernisation de l'hôtellerie indépendante, élaboré en étroite concertation avec les professionnels, permettra la relance indispensable de ce secteur.

Le projet de loi sur la commercialisation des voyages a été déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale et devrait être discuté au cours de la présente session.

Cette réforme de la loi de 1975 permettra aux entreprises, si les parlementaires en décident ainsi, de mieux affronter la concurrence et renforcera les droits des consommateurs.

Dans le domaine du tourisme social, le Gouvernement a retenu, le 24 juillet dernier, un ensemble de mesures : le principe d'un second billet S.N.C.F. à tarif réduit pour inciter les Français à partir en hiver, le développement du chèque-vacances dans les P.M.E., ainsi qu'un programme de soutien global en faveur des associations du tourisme social.

J'ai également lancé, conformément aux priorités annoncées, une politique en faveur de la qualité, reposant notamment sur la démarche expérimentée sur mon initiative dans certaines de nos stations de montagne.

J'ai, enfin, formé le projet de mettre en place, au cours des prochains mois, une structure partenariale destinée à favoriser la création et le développement de produits touristiques nouveaux et à soutenir l'exportation de notre ingénierie.

Je voulais, mesdames, messieurs les sénateurs, dresser ce rapide bilan avant d'indiquer les grandes lignes du projet de budget pour 1992.

Le projet de budget du tourisme pour 1992 est, je tiens à le souligner, en nette progression.

Il faut, bien entendu, comparer ce qui est comparable, c'est-à-dire les deux projets de loi de finances et non le budget voté, qui inclut par la suite la « réserve parlementaire ». On constate alors que le projet de budget pour 1992 progresse de 7 p. 100 par rapport au projet de loi de finances pour 1991 : 396,8 millions de francs pour le projet de loi de finances de 1991, 424,8 millions de francs pour celui de 1992.

Ce budget traduit la volonté gouvernementale de privilégier deux modes d'intervention : l'impulsion et le partenariat.

Pour ce qui est de l'impulsion, il faut souligner que les crédits d'intervention du titre IV et les subventions d'investissement du titre VI représentent plus de la moitié de ma dotation budgétaire.

Mon budget est également orienté fortement vers le partenariat, puisque je consacre plus du quart de mes crédits à Maison de la France.

Pour assurer la promotion de la France à l'étranger, la structure qui a été mise en place, le G.I.E. Maison de la France - regroupant l'Etat, représenté par le ministère du tourisme, les professionnels du tourisme et les collectivités territoriales - est un exemple à suivre et, lorsque je vous parlais voilà un instant de ma volonté de développer une structure partenariale pour les produits touristiques, c'est à un tel système que je pensais. Nous pourrions, ainsi, obtenir un effet de levier à partir des crédits d'Etat que nous avons mis en place dans une structure directement orientée vers l'exportation de notre ingénierie, tant il est vrai que nous avons, dans ce pays, les meilleurs professionnels du tourisme, et donc le meilleur savoir-faire.

En tout cas, je souhaite souligner combien je suis satisfait - et je sais que vous l'êtes aussi - de l'excellent travail réalisé par Maison de la France. De 1987 à 1991, le nombre de ses adhérents est d'ailleurs passé de 70 à 750, leur contribution financière progressant de plus de 46 p. 100 de 1990 à 1991.

Le projet de budget pour 1992 a été préparé en tenant compte, naturellement, des règles imposées par la lettre de cadrage, qui comportait des coefficients de réduction pour les crédits de chaque titre.

Dans ce contexte de rigueur, les crédits du titre III progressent tout de même de 10,8 p. 100 par rapport à l'année dernière.

Cette augmentation est due à l'inscription au budget du tourisme de 163 emplois du ministère de l'équipement, correspondant à des agents en fonction au sein de l'administration du tourisme.

Mais ce budget de fonctionnement traduit aussi la volonté de conforter les services extérieurs que sont les délégations régionales au tourisme et les services d'études et d'aménagement touristique de la montagne par un léger accroissement du nombre des emplois et des moyens de fonctionnement correspondants.

Les crédits pour dépenses informatiques progressent également afin d'améliorer la productivité des services et, surtout, de développer notre outil d'analyse statistique.

Vous observerez que les dépenses de fonctionnement de l'administration centrale diminuent sensiblement, ce qui traduit les gains de productivité et la politique de réduction des dépenses courantes, que vous avez souhaitée, j'insiste sur ce point.

Les crédits du titre IV, malgré la réduction de 15 p. 100 imposée lors des premières phases de la négociation budgétaire, sont finalement abondés de 0,5 million de francs, grâce à diverses mesures nouvelles. Des redéploiements de crédits entre les différentes lignes de ce titre ont cependant été nécessaires pour dégager les moyens destinés aux actions prioritaires, sur lesquelles je vais revenir.

S'agissant des dépenses en capital, un montant d'autorisations de programme très légèrement supérieur à celui qui fut voté en 1991 a été obtenu. Je souligne que, si l'on compare le projet de budget pour 1991 au projet de budget pour 1992, les autorisations de programme progressent de 15,6 p. 100, ce qui marque, bien sûr, la volonté de poursuivre le soutien à l'effort d'investissement que consentent les collectivités locales.

Les crédits de paiement ont été, à ma demande, abondés lors de la négociation budgétaire, et leur montant est légèrement supérieur à celui qui avait été prévu dans le projet de budget pour 1991.

Les mesures nouvelles, notamment sur le titre IV, ainsi que les divers redéploiements auxquels j'ai fait allusion, visent à dégager des moyens correspondant à trois priorités essentielles.

Tout d'abord, la promotion, à laquelle le ministère du tourisme consacrera en 1992, par l'intermédiaire de Maison de la France, 192 millions de francs.

Cette subvention attribuée au G.I.E. est légèrement inférieure, c'est vrai, à celle de 1991, mais, après en avoir reconnu avec beaucoup de franchise les raisons, qui sont liées à la rigueur, ayant presque fait cet aveu, dirais-je, (*M. le rapporteur spécial sourit.*)... - je vois à votre sourire, monsieur le rapporteur spécial, que vous l'avez également relevé - ...je veux tout de même souligner, puisqu'on va vers la transparence totale, qu'il faut aussi tenir compte des autres postes budgétaires où figurent des dépenses de promotion.

Ainsi, les dépenses de personnel à l'étranger augmentent sensiblement et dépassent les 50 millions de francs, Maison de la France étant présente dans vingt-neuf pays avec trente-huit bureaux.

Je rappelle que le fonctionnement des représentations à l'étranger est financé à 100 p. 100 par mon ministère et que les agents en poste à l'étranger sont des agents du ministère du tourisme, mais que, pour une bonne part de leur travail, ils sont mis à la disposition du G.I.E., cette activité étant financée directement par l'Etat.

Le budget de la promotion représente 45 p. 100 du budget du tourisme. Il entraînera un montant de contributions de même ordre en provenance des partenaires extérieurs. C'est dire combien la promotion est la priorité de mon action.

Notre stratégie de promotion vise deux objectifs précis et concrets : d'abord, augmenter les flux touristiques en veillant particulièrement à leur étalement dans l'espace, par un accroissement du nombre de régions concernées par le tourisme international, et dans le temps, grâce à l'allongement de la durée de la saison touristique ; ensuite, augmenter la durée moyenne des séjours, actuellement inférieure à dix jours, en particulier pour la clientèle provenant des marchés lointains.

Pour atteindre ces objectifs, une stratégie différenciée est mise en œuvre selon les marchés.

Pour les marchés lointains, il faut faire de Paris la porte d'entrée pour le tourisme européen et inciter à la découverte des différentes régions françaises.

Pour les marchés proches, il convient de positionner la France pour les vacances principales comme destination au bon rapport qualité-prix et d'en faire la destination numéro un en Europe des courts séjours et des deuxièmes et troisièmes vacances.

Par ailleurs, des marchés prioritaires ont été définis en fonction de leur potentiel.

Il s'agit, d'abord, des quatre grands marchés - Allemagne, Grande-Bretagne, Etats-Unis et Japon - qui représentent, à eux seuls, plus de 50 p. 100 de nos recettes touristiques en devises.

Le choix de ces marchés n'empêche naturellement pas la réalisation d'actions dans d'autres secteurs, qu'il s'agisse de marchés proches dont le poids est important, comme la Belgique et la Suisse, porteurs d'avenir, comme les pays de l'Est, ou encore de marchés lointains dont les clientèles « plus dépenrées » et à « saisonnalités » spécifiques intéressent particulièrement le tourisme.

J'ai également demandé à Maison de la France d'engager, sur le marché intérieur, un effort de promotion qui sera mené en partenariat avec les comités départementaux de tourisme, donc avec les conseils généraux.

C'est une dimension nouvelle de mon action dont j'attends, d'ici à quelques années, le même effet de coordination et de levier que celui qui est constaté sur les marchés étrangers. C'est aussi une réponse à un souhait que vous aviez formulé, ici même, l'année dernière.

Cette action visera à promouvoir en priorité le tourisme de l'intérieur à partir de thèmes communs à la plupart des régions.

Enfin, la promotion des Antilles et de la Polynésie sur les marchés américain et européen, dont les résultats ont contribué à amortir le choc de la crise du début de l'année, sera poursuivie en 1992.

La deuxième priorité, c'est l'incitation à l'évolution des produits touristiques.

Mon ministère intervient suivant deux approches qui visent toutes deux à favoriser la création ou l'adaptation de produits répondant aux exigences nouvelles des clientèles et concourant à l'aménagement du territoire, dimension essentielle de ma politique.

Tout d'abord, une approche par filières, par familles de produits : montagne, littoral, espaces naturels et ruraux, produits spécifiques des milieux urbains, clientèles d'affaires.

Il s'agit de préconiser les produits qui conduisent à un allongement de la saison, ce qui a le double avantage de permettre une meilleure rentabilité des investissements et d'accroître la valeur ajoutée du secteur sans recourir à des investissements lourds complémentaires.

Les produits d'avenir sont incontestablement ceux qui s'appuient très largement sur deux atouts qui font l'attrait de notre pays : la richesse de notre patrimoine culturel et la qualité de notre environnement.

J'insiste sur ce point : un environnement préservé est la condition du maintien des résultats de la France dans le domaine du tourisme. Une opération touristique, vous le savez aussi bien que moi, mesdames, messieurs les sénateurs, doit non pas détruire, mais, au contraire, valoriser l'environnement dans lequel elle doit s'insérer harmonieusement.

J'ai rappelé, tout à l'heure, les dispositions prévues en faveur du tourisme en montagne.

A propos du littoral, mon ministère poursuit son aide au développement de produits liés à la plaisance, ainsi que sa participation à des études menées sur le plan régional et aux réflexions interministérielles visant à mieux coordonner le développement des nouveaux équipements touristiques, en particulier les ports de plaisance.

Le tourisme rural constituera, en 1992, l'un des volets essentiels de ma politique. En valorisant le potentiel considérable dont dispose la France en ce domaine, nous favorisons une meilleure répartition des flux touristiques, donc de l'activité, participant ainsi fortement à l'aménagement du territoire.

Pour mieux faire connaître les espaces naturels et ruraux, qui doivent constituer d'ici à la fin du siècle l'un des atouts principaux de notre tourisme, j'ai l'intention de mettre en œuvre un certain nombre de dispositions nouvelles, dont certaines sont d'ailleurs très proches des propositions de votre collègue M. Jean François-Poncet.

C'est, d'abord, la création de produits de pleine nature et la découverte du patrimoine culturel local, à laquelle le C.I.A.T. du 28 novembre a décidé, à ma demande, de consacrer 30 millions de francs, dont 15 millions de francs exclusivement sur le budget du tourisme.

C'est l'aide à la mise en marché des produits de l'agritourisme, des pays d'accueil et des parcs naturels régionaux et nationaux.

C'est l'organisation de ces produits en complémentarité avec la petite hôtellerie modernisée et l'amélioration de la mise en marché des gîtes ruraux par une meilleure coordination entre professionnels de l'agriculture et du tourisme.

Ce sont des actions de promotion de ces produits en France et à l'étranger.

C'est également l'incitation à la mise en place d'un balisage informatif multilingue des sites et monuments, dont la mise en valeur fera l'objet - je l'ai dit - d'un effort important.

Ce sont, enfin, des actions de formation des opérateurs du tourisme rural, c'est-à-dire les petits hôteliers et les gestionnaires d'hébergements et de gîtes.

J'ajoute que le plan en faveur de l'hôtellerie familiale vise également à développer le tourisme rural. Sur les 5 000 hôtels, représentant 100 000 chambres, qui sont concernés par ce plan de cinq ans, la plupart, c'est incontestable, sont en zone rurale, les chaînes ayant privilégié les zones urbaines.

Il s'agit donc de rééquilibrer dans l'espace l'offre d'hébergement et d'accroître sensiblement sa qualité pour que les touristes européens, notamment, trouvent dans nos campagnes la qualité qu'ils exigent.

Je rappelle très rapidement, comme je m'y suis engagé, les grandes lignes de ce plan : aide à l'investissement immobilier par l'accès à des prêts sur ressources Codevi, c'est-à-dire à 9 p. 100, étant souligné combien il est important que le bénéfice de ces prêts, jusque-là réservés à l'industrie, ait été étendu au secteur du tourisme ; crédits d'études et aide à l'aménagement de maisons de caractère ; accès à des circuits de promotion et de commercialisation en France et à l'étranger ; effort important en faveur de la formation et de l'apprentissage ; enfin, aide à la transmission du patrimoine.

Pour le démarrage de ce plan, 20 millions de francs ont été réservés sur mon budget pour 1992.

La seconde approche de la politique en faveur des produits est l'approche territoriale.

Les contrats de plan constituent le cadre institutionnel principal de cette démarche. En 1992, le ministère du tourisme disposera de 39 millions de francs sur le titre IV et en autorisations de programme pour honorer les engagements de l'Etat vis-à-vis des collectivités territoriales. J'y tiens tout particulièrement pour de multiples raisons.

A ceux qui craignent l'insuffisance des crédits de paiement, je précise qu'ils seront, en 1992, de 10 800 000 francs contre 10 700 000 francs, en 1991, c'est-à-dire de même niveau. Ces crédits ont été largement sous-consommés au cours des dernières années et, comme ils se reportent, nous pourrions les utiliser quand il le faudra. En effet, refusant de considérer qu'il fallait les annuler, j'ai tenu à ce qu'ils soient reportés d'année en année. Je souhaite donc que les collectivités territoriales consomment les crédits qu'elles ont demandés.

Les autorisations de programme du F.I.T., le fonds d'intervention touristique non contractualisé, passent, pour leur part, de 10 500 000 francs à 16 millions de francs.

La politique en faveur des produits repose également sur la mise en œuvre de conventions que j'ai signées avec mes collègues de l'agriculture, de l'environnement, de la culture et de la jeunesse et des sports.

Ces conventions visent à concentrer des financements sur des opérations complexes qui exigent une approche interministérielle.

La troisième priorité, c'est la contribution à la politique d'insertion sociale et professionnelle.

Cette contribution passe par une action soutenue en faveur du tourisme social ainsi que par un effort accru pour la formation professionnelle.

En matière de tourisme social, nous constatons que le taux de départ en vacances des Français est de 59,1 p. 100. Mais ce taux n'est que de 30 p. 100 pour les ménages dont le revenu annuel est compris entre 20 000 et 60 000 francs.

Sans revenir sur les mesures déjà annoncées en juillet dernier, je veux affirmer que la politique sociale du tourisme doit être adaptée aux besoins actuels des populations concernées.

Il convient donc d'accompagner progressivement les mutations inévitables pour tenir compte de l'évolution de la demande. De ce fait, les associations doivent moderniser à la fois leur patrimoine, les produits qu'elles proposent et leurs modes de gestion.

En ce qui concerne l'hébergement à caractère associatif ou familial et la rénovation des centres et villages de vacances, les crédits du ministère sont passés, entre 1988 et 1991, de 17 millions à 33 millions de francs, soit un quasi-doublément.

Je rappelle, pour mémoire, qu'en 1984 les crédits du tourisme associatif ont été globalisés dans la dotation globale d'équipement. A ce titre, les collectivités ont donc la possibilité de consacrer une partie de leur D.G.E. au tourisme associatif.

Le projet de loi de finances pour 1992 prévoit la poursuite de l'effort engagé puisque 34 200 000 francs d'autorisations de programme seront consacrés à cette rénovation du patrimoine du tourisme associatif.

Un effort budgétaire important en faveur des associations doit permettre d'aider à la modernisation du secteur associatif par des conventions d'objectifs dans les domaines suivants : la formation des dirigeants, la modernisation de la gestion et la diversification des produits.

Les crédits destinés aux associations passeront de moins de 4 millions de francs, l'année dernière, à près de 10 millions de francs en 1992.

Je veux aborder, maintenant, le problème si important de la formation.

L'accord-cadre interministériel sur les formations dans le tourisme a mis en évidence la volonté de l'Etat de mieux coordonner l'intervention des différents ministères.

Le bilan des dix-huit premiers mois d'application de cet accord-cadre est très significatif : études sur l'analyse des besoins ; actions de formation avec les fédérations professionnelles ; mise au point de modules de formation aux langues.

Plus généralement, je retiens trois impératifs, dans le domaine de la formation, pour 1992 : améliorer la connaissance de l'emploi et des besoins de qualifications dans les secteurs de l'hôtellerie-restauration et des agences de voyage ; lutter contre la précarité de l'emploi ; développer la formation des travailleurs saisonniers. Cela pourra se faire, notamment, par le soutien à des initiatives visant au recrutement d'employés qualifiés, avec des contrats stables, après des périodes de formation en alternance, en collaboration avec les fédérations professionnelles.

Je rappelle, à ce sujet, que le secteur de l'hôtellerie et de la restauration est en développement constant, avec 721 000 personnes en activité, dont 516 000 salariés.

Pour mener à bien ces différentes actions, une augmentation des crédits d'environ 30 p. 100 est inscrite dans le projet de budget, puisque 8 600 000 francs seront affectés, en 1992, aux actions de formation, contre 6 300 000 francs en 1991.

Doivent y être ajoutés les crédits du fonds de la formation professionnelle et de la promotion sociale, pour environ 3 millions de francs, ainsi que les financements mobilisés dans le cadre des contrats de plan, à hauteur de 12 millions à 15 millions de francs par an, et les crédits du fonds social européen, soit 53 millions de francs entre 1990 et 1993.

C'est sur cette dernière illustration du caractère très interministériel et partenarial de l'action du ministère du tourisme que je veux conclure.

La Haute Assemblée, j'en suis persuadé, sait mieux que quiconque que le tourisme est un secteur de pointe en pleine croissance, mais également l'un des instruments majeurs de la politique d'aménagement du territoire.

Le partenariat, exigé par la nature même de l'économie touristique, apparaît comme la forme la plus souhaitable de l'intervention de l'Etat dans ce domaine. Il permet, en effet, de conjuguer de manière excellente l'effort national avec celui des collectivités territoriales et celui des professionnels.

A cette démarche fructueuse de partenariat, à la qualité de ses résultats, je sais que le Sénat est attentif. J'invite donc chacun des groupes de la Haute Assemblée à s'y associer en

approuvant la politique que je viens de vous présenter. *(Applaudissements sur certaines travées du R.D.E. ainsi que sur les travées socialistes.)*

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

**M. Pierre Croze, 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, cette année encore, le budget du ministère du tourisme se caractérise par sa modestie. Avec 424,83 millions de francs, il augmente de 2,18 p. 100, contre 3,6 p. 100 l'an dernier.

Mais, en réalité, ce budget diminue de 2,46 p. 100 si l'on en déduit la forte augmentation des crédits du titre III résultant du transfert de 163 emplois en provenance du budget du ministère de l'équipement.

Une telle diminution est contradictoire avec l'essor que connaissent aujourd'hui les activités touristiques.

Pour 1991, la consommation intérieure touristique est évaluée à 457 milliards de francs, contre 436 milliards de francs en 1990, soit une augmentation de 4,8 p. 100.

Malgré la crise du Golfe, et en dépit d'une conjoncture économique défavorable, la saison 1991 est jugée aussi bonne que celle de 1990 et présente un bilan équivalent. Toutefois, cette saison appelle trois remarques.

En premier lieu, il faut noter une modification importante dans la nature des dépenses d'hébergement hôtelier et de restauration au profit des locations et des achats directs auprès des commerçants et des activités de loisir, ce qui indique un glissement de la clientèle vers des produits meilleur marché.

On note également de fortes disparités par espace et par zone. La saison a été bonne pour le littoral, la ville et la campagne, mais moyenne pour la montagne et les villes thermales.

Enfin, la fréquentation étrangère en France évolue : le nombre des touristes allemands et américains est en baisse, alors que celui des touristes italiens et espagnols progresse.

Les recettes en devises procurées à la France par le secteur du tourisme ont ainsi augmenté, comme vous venez de le souligner, monsieur le ministre, de 3,8 p. 100 de janvier à juillet 1991. Si les résultats de l'été 1989, année du bicentenaire, et de l'été 1990 avaient été exceptionnels, les résultats définitifs de l'été 1991 devraient être quantitativement d'un niveau comparable à ceux de l'an dernier.

Le 31 juillet dernier, la Banque de France estimait ainsi que le solde de la balance des paiements touristiques était supérieur de 3 milliards de francs à celui qui avait été constaté à la même date en 1990.

Ce dynamisme touristique contribue de manière significative à l'activité économique de notre pays. La branche « hôtels-café-restaurants » croît régulièrement depuis 1985 et la consommation touristique intérieure a augmenté de 4,9 p. 100 en 1990.

Face à ces bons résultats, qui prouvent que le secteur économique touristique est en pleine expansion, la commission des finances est amenée à constater l'inadaptation des moyens accordés au ministère du tourisme.

En deuxième lieu, ce budget est en perpétuelle mutation, ce qui ne favorise guère sa lisibilité et le suivi de l'évolution des dotations affectées aux différentes actions. Son exécution est, de ce fait, difficile à suivre.

En effet, au sein de la dotation globale, la répartition des crédits entre les différents chapitres est profondément modifiée en cours d'année.

On constate ainsi, dans le projet de budget pour 1992, une forte contraction des crédits inscrits au titre V, « Investissements exécutés par l'Etat », qu'il s'agisse des crédits de paiement qui diminuent de 80,51 p. 100 ou des autorisations de programme qui baissent de 84,05 p. 100.

Cette évolution ne résulte pas d'un quelconque choix politique ou stratégique. Elle s'explique par la modification de l'imputation budgétaire des crédits antérieurement inscrits au chapitre 56-02 « Fonds d'intervention touristique et contrats de plan Etat-régions ». Ce chapitre était, en effet, utilisé jusqu'à présent comme une réserve financière avant ventilation des crédits correspondants en cours d'exercice vers le titre IV, « Interventions publiques » et le titre VI « Subventions d'investissements accordées par l'Etat ».

Le transfert de crédits imputés à un chapitre d'équipement vers des chapitres de subventions inscrits à des titres différents s'étant révélé à l'usage contestable, les dotations correspondantes ont été directement ventilées entre leurs chapitres de destination dans le projet de loi de finances pour 1992.

A l'évidence, une telle modification ne facilitera guère l'analyse, sur les exercices de 1991 et de 1992, de l'évolution des crédits consacrés à l'une des actions essentielles de ce budget, à savoir le financement du fonds d'intervention touristique et des contrats de plan Etat-régions dans le domaine des activités touristiques.

En troisième lieu, le budget du ministère du tourisme pour 1992 est un budget mal structuré.

Depuis deux ans, la commission des finances dénonce en effet l'importance des dépenses de fonctionnement au sein de ce budget.

Ces dépenses ont ainsi représenté 58,5 p. 100 du total des crédits du tourisme en 1990 et 43,9 p. 100 en 1991, et atteindront 46 p. 100 en 1992, alors que les crédits d'intervention devraient constituer l'essentiel du budget du tourisme en raison de la nature même des activités concernées. D'après les propos que vous avez tenus, telle semble être votre intention, monsieur le ministre.

A l'occasion de l'examen du projet de loi de finances pour 1991, une légère diminution de la part des dites dépenses au sein de ce budget avait fait espérer à la commission des finances l'engagement d'un rééquilibrage en ce sens. Cet espoir est aujourd'hui malheureusement déçu.

Compte tenu du transfert, que j'ai évoqué au début de mon propos, de 163 emplois en provenance du budget des services communs du ministère de l'équipement, les dépenses ordinaires représentent, pour 1992, 88,09 p. 100 du total des crédits du tourisme, contre 87 p. 100 en 1991. Les moyens du titre III progressent ainsi de 9,29 p. 100 en francs courants et atteignent 199,54 millions de francs.

En revanche, les interventions du titre IV se stabilisent au niveau atteint l'année précédente, leur progression en francs courants étant en effet limitée à 0,30 p. 100 en 1992.

L'évolution des dépenses en capital est également préoccupante. On constate ainsi, dans le projet de loi de finances initiale, une concentration de 14,30 p. 100 en francs courants des crédits de paiement correspondants et une reconduction des autorisations de programme à un niveau sensiblement équivalent à celui de l'année dernière, soit 70 millions de francs.

C'est en ce sens que la commission des finances considère que le budget du tourisme pour 1992 est mal structuré.

Par ailleurs, et en raison même de ce déséquilibre, les interventions dans le cadre de ce budget se révèlent mal orientées.

Seul un nombre limité d'actions, considérées comme prioritaires, peut, en effet, bénéficier cette année de mesures nouvelles réellement significatives. Il s'agit des actions en matière de tourisme social, de produits touristiques, de formation et de promotion du tourisme en France et à l'étranger. Certes, on ne peut que se féliciter de l'effort entrepris dans ces différents domaines.

L'année dernière, la commission des finances avait déjà attiré l'attention sur la nécessité de développer la formation des professionnels du tourisme, notamment dans le domaine des langues.

A titre d'exemple, il paraît utile de signaler que, selon les informations communiquées par votre ministère, le ralentissement récemment constaté de la progression du nombre de touristes japonais visitant notre pays résulterait d'une insuffisance préoccupante de guides maîtrisant la langue japonaise. Or un touriste japonais aisé dépense en moyenne 8 000 francs par jour dans notre pays.

La commission des finances avait également souligné les potentialités de développement que pouvait receler le secteur du tourisme associatif et familial, à une époque où nos compatriotes paraissent redécouvrir, à la faveur d'une situation économique difficile, le sens de l'économie et le charme des vacances « à la française ».

Les retards accumulés au cours des années précédentes dans ces différents secteurs expliquent, pour partie, l'actuelle inadéquation des moyens, très éloignés des objectifs souhaités.

Par ailleurs, et toujours en raison du déséquilibre constaté dans la répartition des crédits du ministère du tourisme, d'autres actions, tout aussi prioritaires que celles que j'ai précédemment mentionnées, demeurent encore trop négligées.

Il s'agit, en particulier, du retard constaté dans l'adaptation du parc hôtelier français à des normes de confort et d'accueil mieux adaptées aux exigences de la clientèle moderne. Ainsi, à la fin de l'année 1990, moins de 60 p. 100 du parc hôtelier avait été reclassé aux nouvelles normes définies en 1986.

Dans ce contexte, la mise en œuvre d'un plan ambitieux de rénovation de l'hôtellerie familiale indépendante devenait une véritable nécessité.

En effet, cette hôtellerie, composée de petits établissements, souffre de l'aspect saisonnier de son activité et du caractère routinier de sa gestion. Par ailleurs, la disparition progressive de l'hôtellerie haut de gamme pose également le problème de l'image touristique de la France à l'étranger.

Vous avez récemment présenté et, vous l'avez rappelé tout à l'heure, monsieur le ministre, un plan de modernisation de l'hôtellerie indépendante, afin de répondre à l'urgence de notre situation hôtelière.

Si l'on ne peut qu'approuver le principe d'un tel plan d'action, les conditions de sa mise en œuvre et la répartition effective des responsabilités et des charges financières entre les partenaires devront être examinées très attentivement.

Par ailleurs, et toujours à propos des actions jusqu'à présent négligées, il convient également d'évoquer le problème spécifique du tourisme rural.

Son poids économique demeure encore trop faible. Son chiffre est, en effet, estimé à 45 milliards de francs, soit seulement 10 p. 100 de la consommation touristique totale. Or, les investissements dans ce secteur demeurent insuffisants pour faire face au développement, réel, de la demande française et étrangère.

En effet, le parc disponible est estimé à 20 000 établissements dont 45 p. 100 sont actuellement, selon les termes mêmes du ministère, « en voie de disparition ».

La satisfaction d'une demande en pleine expansion et la possibilité ainsi offerte aux exploitants agricoles de se constituer un revenu complémentaire nécessiteraient une action plus volontariste dans le secteur du tourisme rural.

Il en est de même pour les contrats de plan Etat-régions pour lesquels aucun effort significatif n'a été entrepris.

D'une façon générale, l'action s'oriente plus vers l'accueil et la promotion des produits, au détriment de l'adaptation des équipements et des infrastructures.

Or le tourisme est une industrie lourde, très « capitalistique », à forte inertie, qui exige une réorganisation, une gestion et une adaptation des marchés.

Les bons résultats du tourisme français de ces dernières années ne se prolongeront que si l'offre touristique s'adapte et se modernise. La grande problématique de ce budget réside bien dans une inadéquation structurelle à répondre aux problèmes aujourd'hui posés par le développement du tourisme. Elle traduit l'ambiguïté même de l'intervention et de l'action de l'Etat dans un secteur économique relevant, pour l'essentiel, de l'initiative privée.

Face à un développement touristique rapide, l'attitude des pouvoirs publics demeure incertaine. Ils ont constamment hésité entre deux solutions, l'une faisant la plus large part aux initiatives locales publiques et privées et se réservant un simple rôle de coordination et d'impulsion, l'autre cherchant à instituer une structure solide, sous la direction d'une autorité centrale dirigeant un ensemble étendu d'organismes divers.

Je citerai deux exemples démontrant que l'administration du tourisme ne paraît pas encore avoir surmonté cette contradiction.

Le regroupement cette année de l'ensemble des effectifs du tourisme au sein d'un même budget laisse présumer un choix délibéré en faveur de la constitution d'une autorité centrale forte.

En revanche, l'action partenariale, plutôt positive, engagée par le ministère du tourisme pendant la crise du Golfe évoque davantage une administration de mission collaborant avec tous les professionnels du tourisme.

La commission des finances estime que l'action de ce ministère devrait plus s'orienter dans cette direction.

Une loi-cadre souple permettant la réorganisation des structures touristiques et la clarification des transferts de compétences en matière touristique entre les régions, les départements et l'Etat est attendue par tous.

Elle éviterait l'actuelle multiplicité des aides provenant de divers fonds, tels le fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire, le F.I.A.T., et le fonds d'intervention touristique, le F.I.T., et l'absence de coordination qui provoquent inévitablement le saupoudrage des moyens disponibles et l'inefficacité d'actions trop ponctuelles.

Cette absence de choix en ce qui concerne la véritable vocation de l'administration du tourisme est d'autant plus préoccupante que la faiblesse des crédits d'intervention oblige parfois cette administration à recourir à certains expédients dont l'utilisation systématique pourrait s'avérer, à la longue, contestable.

En effet, l'administration du tourisme a, depuis déjà de nombreuses années, une propension à susciter la création d'associations à but non lucratif régies par la loi de 1901 et destinées à compléter ou à prolonger sa propre action.

La création, en 1990, de l'observatoire national du tourisme, sous la forme juridique d'une association régie par la loi de 1901, en est l'exemple le plus récent.

La Cour des comptes, dans l'un de ses rapports publics, s'est interrogée sur ce procédé qui permettrait « de mener des actions utilisant des attributions de l'administration hors du cadre des services compétents et indépendamment des règles qui président à l'emploi des crédits budgétaires ».

Ainsi, à l'évidence, l'importance que les loisirs et les voyages ont acquis dans l'activité économique du pays, comme dans le cadre de vie quotidienne, rend aujourd'hui indispensable une clarification des missions du ministère du tourisme.

La commission des finances estimant que ce budget en perpétuelle mutation est inadapté, mal structuré et mal orienté, vous propose donc, mes chers collègues, de ne pas adopter les crédits du tourisme pour 1992.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Charles Ginésy, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en dépit d'un tassement relatif de la fréquentation touristique, l'année 1990 a enregistré un solde touristique record.

Outre son impact conjoncturel, la crise du Golfe a provoqué une prise de conscience de la nécessité, pour les acteurs du tourisme, d'améliorer leur capacité d'adaptation aux évolutions du marché, notamment par la réorientation des politiques de promotion et de commercialisation.

Ces événements ont également mis en évidence certaines difficultés structurelles - manque de fonds propres, rigidité des politiques commerciales et diversification insuffisante, éparpillement et inadéquation sectorielle de l'offre - qui nécessitent des correctifs par des politiques à moyen et à long terme définies en concertation entre les pouvoirs publics et les professionnels.

Outre la trop forte concentration des périodes de vacances, j'insisterai sur un problème structurel majeur : les faiblesses de l'hôtellerie indépendante.

En effet, cette hôtellerie, par son hétérogénéité et son implantation sur l'ensemble du territoire, constitue un atout majeur du tourisme français.

Cependant, il faut avoir conscience que son existence même est menacée. En effet, les professionnels s'accordent à penser que, sur ses 325 000 chambres environ, un tiers d'entre elles sont dans une situation précaire et sont appelées à disparaître à court ou à moyen terme, en l'absence d'aides extérieures d'origine publique.

Il est vrai que certaines mesures dont on peut se féliciter ont été prises ces dernières années. Je veux parler des aménagements dans les normes de classement relatives à l'installation de certains équipements ou de certaines mesures fiscales.

La commission attire votre attention, monsieur le ministre, sur le fait que les hôteliers se voient imposer des normes de sécurité de plus en plus contraignantes, auxquelles nombre

d'entre eux ne peuvent se soumettre, faute de pouvoir financer les investissements correspondants. Il est extrêmement urgent de trouver une solution à ce problème si l'on veut éviter un phénomène d'accélération des fermetures d'hôtels, en montagne en particulier.

Par ailleurs, je regrette que le taux de T.V.A. appliqué aux hôtels quatre étoiles luxe n'ait pas été abaissé. Cela a en effet entraîné le déclassement d'un grand nombre de ces hôtels et ils ne sont plus qu'une quarantaine en France. Ce transfert des grandes licences nuit considérablement à l'image de la France à l'étranger.

Enfin, monsieur le ministre, la commission des affaires économiques et du Plan se félicite de la mise en œuvre, qu'elle souhaite la plus rapide possible, de votre plan de modernisation de l'hôtellerie indépendante, qui doit permettre de rénover 100 000 chambres au cours des cinq prochaines années.

Elle espère que ces financements seront affectés par priorité aux zones les plus menacées - mais vous l'avez dit et j'ai été très attentif à votre propos - particulièrement aux zones rurales, où ils peuvent constituer un facteur primordial du développement.

J'avoue qu'elle craint cependant que ces efforts ne soient insuffisants, eu égard à ceux qui ont été réalisés par certains de nos voisins européens. J'ai déjà eu l'occasion de vous le dire, monsieur le ministre, mais j'aimerais que vous puissiez me donner quelques éléments de comparaison.

Dans le temps qui m'est imparti, je ne peux pas broser un tableau exhaustif de l'ensemble des secteurs du tourisme.

J'insisterai cependant sur la nécessité de mieux exploiter les potentialités considérables de notre tourisme rural.

La destination rurale attire un nombre croissant de touristes ; ainsi, sa part de marché est passée de 25 p. 100 en 1985 à 29 p. 100 en 1989.

L'espace rural reste cependant marqué par de graves insuffisances, qui sont notamment liées à la qualité inégale des types d'hébergement et à une difficulté de commercialisation de ses produits.

Or, le tourisme vert a le double mérite d'offrir aux agriculteurs d'intéressantes possibilités de complémentarité et de contribuer à un aménagement du territoire plus harmonieux.

Dans ces conditions, il faut souligner tout l'intérêt que présentent les propositions formulées par le Sénat après sa mission d'information chargée d'étudier les problèmes posés par l'avenir de l'espace rural français.

Peut-être pourriez-vous en tenir compte dans vos actions en faveur du tourisme rural, monsieur le ministre ; vos propos le laissent d'ores et déjà présager.

Je dirai un mot des stations de sports d'hiver car la situation de certaines d'entre elles reste préoccupante. Mais je sais que vous y êtes attentif.

Afin d'éviter l'accroissement de l'écart entre grandes, moyennes et petites stations et la poursuite de la baisse de leur rentabilité, un plan de relance des stations de sports d'hiver sur cinq ans a été mis en œuvre ; vous y avez fait référence.

La commission attend des résultats positifs de ce plan ainsi que des efforts de grande ampleur qui ont été réalisés à l'occasion de l'organisation des jeux Olympiques de 1992. Elle s'inquiète cependant de l'après jeux Olympiques. Nous avons connu des difficultés après Grenoble ! Ne serons-nous pas confrontés aux mêmes difficultés après Albertville ?

Je ferai maintenant quelques commentaires sur le projet de budget pour 1992.

Après deux années durant lesquelles le budget du tourisme a pu être qualifié de « budget de consolidation », il apparaît cette année comme un budget en faible progression.

En effet, pour 1992, les crédits demandés au titre du tourisme atteignent 424,83 millions de francs en dépenses ordinaires et crédits de paiement, soit une augmentation de 2,18 p. 100 en francs courants par rapport à 1991 et une légère et regrettable diminution en francs constants.

Ces crédits sont certes limités eu égard aux multiples actions à mener dans ce secteur essentiel de l'économie. Mais il faut rappeler que le ministère du tourisme doit mener avant tout des actions d'impulsion, d'incitation dans quelques secteurs prioritaires.

A cet égard, on ne peut que regretter l'évolution des crédits de fonctionnement, qui ne fait que réduire la faible marge de manœuvre du ministère du tourisme.

Puisse du reste cette intervention, s'associant aux autres, faire prendre conscience au Gouvernement dont vous faites partie, monsieur le ministre, qu'on doit vous aider dans certaines directions afin que, l'année prochaine, ce budget soit plus important.

En effet, avec une progression de 4,91 p. 100 en francs courants par rapport au budget voté de 1991, les dépenses ordinaires voient leur part progresser de nouveau, pour atteindre 88,09 p. 100 du total des crédits du ministère du tourisme.

On peut regretter que, déduction faite du transfert de 163 emplois en provenance du budget de l'équipement, le budget diminue en fait de 2,46 p. 100.

Sans entrer dans le détail des lignes budgétaires, le rapporteur de la commission des finances l'ayant excellemment fait, je vous indique que la commission des affaires économiques et du Plan se félicite des efforts réalisés en matière de tourisme social - notamment, grâce au développement des chèques-vacances - ainsi que de la mise en place de l'observatoire du tourisme, outil de travail apprécié par tous et indispensable à la bonne connaissance des données nécessaires à l'efficacité des actions touristiques.

Elle regrette, en revanche, la diminution de la dotation globale allouée à la Maison de la France, dont le rôle en matière de promotion est pourtant essentiel.

Il est, par ailleurs, regrettable que les dépenses en capital diminuent fortement - 14,30 p. 100 en crédits de paiement - alors que leur part dans le budget est déjà très faible.

La commission des affaires économiques et du Plan souhaite, monsieur le ministre, que la proposition de loi Mouly puisse être inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale, car elle contient d'excellentes propositions.

Enfin, je serais heureux que vous puissiez aujourd'hui nous dire quelques mots à propos du projet de loi-cadre concernant les offices du tourisme et les syndicats d'initiative.

J'ai été président du syndicat d'initiative et de l'office du tourisme du département des Alpes-Maritimes. Comme bien des maires, j'en ai donné ma démission, craignant d'être mis en cause pour gestion de fait.

Il est impérativement nécessaire de donner une nouvelle vigueur à ces organismes. Le président Cast en est bien conscient, puisqu'il est venu assister à votre audition, monsieur le ministre.

En conclusion, je dirai que la commission des affaires économiques approuve certaines actions prioritaires définies dans ce projet de budget, notamment la mise en œuvre du plan de douze actions prioritaires du ministre, la poursuite de l'action de Maison de la France et la création d'un observatoire du tourisme.

Toutefois, outre le déséquilibre croissant du budget en faveur des dépenses de fonctionnement, la commission des affaires économiques et du Plan regrette l'insuffisance des efforts entrepris en matière d'aide à l'hôtellerie et de développement du tourisme rural, notamment.

En conséquence, votre rapporteur pour avis a proposé à la commission de laisser à la sagesse du Sénat le soin d'apprécier les crédits du tourisme inscrits au projet de loi de finances pour 1992. Cependant, après plusieurs interventions, elle a émis un avis défavorable.

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

Groupe du rassemblement pour la République : 10 minutes ;

Groupe de l'union centriste : 17 minutes ;

Groupe socialiste : 16 minutes ;

Groupe du rassemblement démocratique et européen : 6 minutes ;

Groupe communiste : 5 minutes.

La parole est à M. Mouly.

**M. Georges Mouly.** Nul ne saurait contester, monsieur le ministre, que votre projet de budget est des plus modestes, puisqu'il représente, pour parler chiffres et bien que je n'aie pas l'intention d'y insister, 0,03 p. 100 du budget de l'Etat. Pourriez-vous parler d'une augmentation de 7 p. 100 ? Soyons clairs : sans transfert des personnels, votre projet de budget ne progresse que d'environ 2 p. 100, ce qui traduit une diminution en francs constants.

Un projet de budget du tourisme en baisse, c'est, à mes yeux, le comble de l'incohérence. Pourriez-vous, monsieur le ministre, réussir les douze actions principales définies l'an dernier ? Nous le souhaitons, mais on peut s'interroger !

En tout cas - comprenez qui pourra ! - voilà un secteur, le tourisme, qui prend une place de plus en plus importante dans l'économie nationale, tout le monde le reconnaît, et auquel on consacre des moyens insuffisants.

C'est, à mes yeux, une situation difficilement supportable. Le tourisme mérite mieux. Nous demandons des moyens supplémentaires pour ce secteur, convaincus de plaider ici la bonne cause, celle de l'intérêt économique de la nation.

Des recettes touristiques de 110 milliards de francs à 115 milliards de francs, 45 milliards de francs d'excédent, 30 000 emplois créés par an, voilà qui n'est tout de même pas rien !

Mais à quoi bon poursuivre ? Je ne veux pas me livrer ici à une répétition des constats qui ont déjà été faits par nos rapporteurs. Toutefois, monsieur le ministre, loin de moi l'idée d'évacuer de la sorte les appréciations que je porte sur votre budget et, plus généralement, sur les actions qu'il vous permet.

Que vous soyez un ministre heureux - vous pouvez effectivement l'être, les résultats sont là - voilà qui n'est pas fait pour me déplaire ! Mais, convenez-en, ce n'est pas l'essentiel. Vous êtes - c'est le plus important à mes yeux - un ministre entreprenant, entouré d'une équipe dont j'apprécie les membres pour avoir travaillé quelque peu avec eux. Certains sont d'ailleurs présents à vos côtés.

Je commencerai mon propos par une interrogation : doit-on considérer votre budget comme si ce budget devait à lui seul tout maîtriser ? Certes non ! C'est un budget levier qui joue un rôle d'incitation. Mais divers acteurs du tourisme, que ce soient des institutionnels ou des professionnels, qu'ils soient publics ou privés, apportent aussi une part déterminante, part qui est même souvent la plus importante. Vous avez parlé de partenariat. Vu sous cet angle, votre budget peut toujours paraître manquer d'ambition ; il n'en reste pas moins qu'il acquiert une autre dimension, qu'il a une autre portée.

Je ne reviendrai pas sur les orientations de ce budget - vous les avez rappelées - qui sont bonnes et que j'approuve ; je préfère me livrer à quelques observations.

Premièrement, monsieur le ministre, du point de vue des efforts budgétaires de l'Etat, je m'avoue incapable de porter, sur notre politique touristique dans son ensemble, un jugement précis, en tout cas solidement fondé.

Certains crédits proviennent de fonds divers - fonds dont quelques-uns sont, hélas ! en diminution ; d'autres viennent de différents ministères, je pense surtout à celui de l'agriculture. Il y a encore des crédits d'aide aux investissements, voire des crédits d'aide au fonctionnement de certains organismes. Avouez qu'il n'est pas aisé d'y voir clair ! Sur le terrain, les élus sont même quelquefois perdus. Si l'on ajoute les fonds européens, bien malin qui peut s'y retrouver, même si quelques-uns savent tirer leur épingle du jeu parce qu'ils y voient sans doute plus clair que d'autres ! (*Sourires.*)

La tenue de comités interministériels, bien qu'elle ne soit pas la solution idéale, est sans doute une bonne chose. Dans ce cas, monsieur le ministre, c'est alors votre ministère qui me paraît devoir en être pour le moins le coordinateur, et vos collègues n'ont pas à prendre ombrage du fait que votre ministère devienne, en matière de politique touristique française, un ministère pilote.

Deuxièmement - je me fais, sur ce point, l'interprète des comités départementaux du tourisme - on va demander à ces comités une cotisation supplémentaire - une de plus ! - pour adhérer à l'observatoire du tourisme. Or ils vont sans doute devenir les fournisseurs, les pourvoyeurs de renseignements. Monsieur le ministre, vous étiez l'un des nôtres hier,

vous savez les problèmes qu'ont certains comités pour trouver de nouveaux fonds. Je me devais de faire cette observation, bien qu'elle soit, je l'avoue, mineure.

**M. Jean-Michel Baylet, ministre délégué.** Cette cotisation n'est pas énorme !

**M. Georges Mouly.** Mais elle s'ajoute à d'autres, monsieur le ministre ! Nous en avons parlé hier !

J'en viens, troisièmement, à l'organisation territoriale du tourisme, à laquelle l'un des rapporteurs faisait allusion à l'instant.

Nous le savons, vous souhaitez que la proposition de loi relative à l'organisation départementale vienne en discussion à l'Assemblée nationale. Je n'y reviendrai pas. Si j'en fais mention, c'est parce qu'il est, selon moi - il faut bien en avoir conscience - des piliers incontournables : c'est le cas, pour les régions, des comités régionaux, pour les départements, des comités départementaux. Il convient de déterminer au mieux leurs compétences, après quoi seulement pourra être bâtie plus aisément, plus solidement, une nécessaire loi-cadre.

Il est donc grand temps de mieux définir les structures. Nous assistons, en effet, à une floraison fâcheuse d'organismes de toutes dimensions, de toutes natures, qui veulent, chacun - c'est cela qui pose problème - maîtriser seul les différentes étapes de l'action touristique. Il faut mettre un terme à cette prolifération par une loi-cadre, car c'est du temps perdu, c'est de l'énergie perdue, c'est de l'argent perdu, que ce manque de coordination.

Quatrièmement, il faut agir en faveur du tourisme intérieur.

Par suite des événements du Golfe, nombre de Français sont restés dans notre pays et ont ainsi découvert ou redécouvert notre patrimoine, sa beauté et ses charmes. Il nous appartient de faire en sorte qu'un tel phénomène perdure - c'est en tout cas mon point de vue - même si l'on ne peut, bien sûr, empêcher les Français de quitter l'Hexagone. C'est tout le problème du tourisme franco-français, que j'appelle de mes vœux depuis plusieurs années. Nous en parlions encore hier, et ce au nom de la quasi-totalité des départements français ! Cette année, un pas est franchi puisqu'une convention va être signée - à cette occasion, je salue la présence de M. Janailac - entre la fédération des comités départementaux du tourisme et Maison de la France.

Monsieur le ministre, ne craignez pas d'accentuer la politique de promotion en ce sens ! Le succès du marché intérieur peut être, à différents titres, un élément de diversification pour les agriculteurs - je pense à la pluriactivité. Au cours d'une dernière réunion du C.I.A.T., il a d'ailleurs été fait mention d'une valorisation touristique de l'espace rural. Monsieur le ministre, j'ai pris connaissance des dispositions nouvelles que vous envisagez de mettre en œuvre pour mieux faire connaître les espaces naturels et ruraux. Je compte sur vous pour que les décisions soient prises, non d'en haut, mais plutôt en concertation avec les acteurs sur le terrain ; je vais même jusqu'à penser que la réussite est sans doute à ce prix.

Nous parlions, hier encore, lors de l'assemblée générale à laquelle vous avez bien voulu assister, monsieur le ministre, de la politique annoncée en faveur de la modernisation de la petite hôtellerie, sur laquelle vous êtes revenu tout à l'heure. Je tiens à répéter ici que, s'agissant de la mise en œuvre des divers aspects de ces politiques, il convient, selon moi, d'utiliser les instruments déjà en place plutôt que d'inventer des moyens différents et onéreux ; mais je crois que nous en sommes d'accord.

A ce propos, un président de comité départemental m'a interrogé sur l'hôtellerie. Je me permets de vous poser ses questions. Quel est le couplage entre le programme annoncé pour la réhabilitation de l'hôtellerie rurale et familiale et les commissions de reclassement qui doivent avoir statué avant la fin du premier trimestre de 1992 ? Que se passera-t-il, entre autres, pour ceux qui n'auront pas réalisé les travaux et donc qui seront déclassés au moment où le plan annoncé entrera en vigueur ?

Comme je l'ai dit à votre collègue M. Laignel lors de sa venue parmi nous, hier, le tourisme - c'est ma cinquième considération - ne sauvera pas, à lui seul, de la désertification des zones rurales qui connaissent déjà ce fâcheux phénomène. Il n'en reste pas moins un facteur évident et solide de l'aménagement du territoire. Il doit donc être pris en compte en tant que tel et à part entière.

Pourtant, monsieur le ministre, je constate, dans plusieurs départements, que le tourisme a du mal - c'est un euphémisme ! - à trouver sa place dans la répartition des crédits du F.I.D.A.R. ; je dirai plutôt qu'il est considéré comme un élément de développement de seconde zone ! C'est un tort et c'est une très mauvaise politique. Monsieur le ministre, vous devez faire entendre votre voix en matière d'aménagement du territoire, et vous pouvez, bien sûr, compter sur nous.

**M. le président.** Mon cher collègue, vous avez dépassé le temps de parole qui vous était imparti. Je vous demande donc de conclure.

**M. Georges Mouly.** Je conclus, monsieur le président.

J'aurais voulu évoquer la place du tourisme dans les contrats de plan. Je souhaite que soient pris en considération les besoins émanant de la base, et qu'on ne s'en tienne pas seulement aux injonctions qui viennent d'en haut.

Je terminerai en revenant au projet de budget. Je l'aurais souhaité meilleur, bien sûr. Je souhaite surtout que ce qui va bien aille en s'améliorant, et ne veuille rien faire qui puisse freiner une telle évolution. Le Gouvernement doit savoir que, dans cette tâche passionnante relative à un secteur où la France ne saurait être que gagnante, nous sommes à vos côtés, monsieur le ministre. Mais il doit savoir aussi - je vous fais confiance pour le lui dire - que les choses ne vont pas d'elles-mêmes, même si, en France, nous avons des atouts. Il faut à notre pays une politique encore plus dynamique dans un secteur où nous pouvons, les uns et les autres, nous retrouver aisément, me semble-t-il.

Sur un plan plus concret, cela se traduit par une formule que vous connaissez : je m'en remets à la sagesse de..., et, pour ce qui me concerne, ce sera une sagesse favorable, monsieur le ministre. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

**M. Jean-Michel Baylet, ministre délégué.** Je vous remercie.

**M. le président.** La parole est à M. Millaud.

**M. Daniel Millaud.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon collègue M. Pierre Vallon, président du groupe d'étude du tourisme et des loisirs du Sénat, aurait souhaité, au nom de notre groupe et aussi de nombreux collègues qui s'intéressent au tourisme, vous faire partager son analyse et son inquiétude sur l'évolution de ce secteur. Ayant été retenu au dernier moment en province, il m'a prié de joindre à mon intervention certaines de ses appréciations sur le projet de budget pour 1992.

En cette année 1991, comme d'autres secteurs de l'économie, le tourisme a été ébranlé par plusieurs cataclysmes d'origine politique ou militaire.

Monsieur le ministre, l'analyse chiffrée de votre projet de budget a été présentée par mes deux collègues rapporteurs avec l'œil critique que leur confère l'expérience. Je les en remercie.

Je commencerai par rappeler brièvement les événements de cette pénible année 1991.

Au moins de janvier, vous l'avez dit tout à l'heure, ce fut la guerre du Golfe et la fermeture d'un certain nombre de destinations touristiques devenues dangereuses.

Au mois de juillet, le Gouvernement instaure une taxation plus sévère pour les commissions des agences de voyages et renchérit, de ce fait, le prix des séjours, alors même qu'une légère reprise touristique se dessinait.

Au mois d'août, la désagrégation de l'U.R.S.S., après le coup d'Etat manqué, engendre un déséquilibre et provoque l'apparition des régionalismes.

Au mois d'octobre, un pays proche se déchire. La balkanisation de l'Europe de l'Est rend fragiles l'ouverture des frontières et la circulation des personnes.

Au mois de novembre, devant le Sénat, le Gouvernement pénalise le tourisme social par le non-remboursement de la T.V.A. aux collectivités locales pour certaines opérations de construction ou de rénovation.

Je ne parle pas de l'instabilité politique et sociale de plus en plus grande de l'Afrique, de l'état sanitaire de plus en plus délicat de nombreux pays, dont quelques Etats d'Amérique du Sud.

Certaines mesures gouvernementales négatives ajoutées de façon imprudente à des événements internationaux déstabilisateurs n'ont pas permis les relances nécessaires à une consolidation du tourisme dans un contexte économique et financier attentiste où les espoirs de reprise sont reportés à plus tard.

L'année 1991 marque l'heure des comptes pour un certain nombre d'entreprises du tourisme. Par défaut d'adaptation rapide face à une concurrence de plus en plus vive, des contractions ont lieu dans le secteur professionnel du tourisme. Liée à l'échéance de 1993, la mauvaise santé politique du monde, qui restreint la libre circulation des personnes, autant que sa mauvaise santé économique vont conjuguer leurs actions pour fragiliser ce secteur encore trop morcelé et dont l'organisation territoriale n'a pas encore été correctement définie.

Aussi, lorsque le 12 septembre dernier, et, plus récemment, lors de l'examen du budget à l'Assemblée nationale, vous proclamez la bonne santé de l'économie touristique française en vous fondant uniquement sur l'évolution de résultats globalement favorables, vous masquez les effets structurels très négatifs de cette année.

Dans cette compétition internationale, l'Europe de l'Ouest et, par là, notre pays représentent une excellente attractivité, un havre de bon vivre. Toutefois, les difficultés rencontrées par la société française - chômage, revendications sociales, augmentation des prélèvements sociaux - peuvent, à moyen terme, faire apparaître des modifications de comportement par suite d'un véritable amoindrissement des ressources des ménages consacrées au tourisme et aux loisirs.

On ne peut parler de l'année 1992 sans souligner l'importance de l'événement que représentent les jeux Olympiques d'hiver d'Albertville et sans leur souhaiter pleine réussite : les préparatifs sont menés avec une grande maîtrise et nous sommes particulièrement confiants.

Les stations de sports d'hiver doivent profiter des retombées favorables de ces jeux pour revoir avec sagesse leur urbanisme et penser à réorganiser l'offre. Trop a été fait et trop rapidement dans le passé, et les meublés, notamment, ne supportent pas la comparaison avec ce qu'offrent les pays voisins. Je soutiens, en ce domaine, notre collègue Jean Faure qui milite pour une révision de la fiscalité de ce type de location.

Parmi les projets qui concernent votre ministère, trois me préoccupent plus particulièrement.

Le premier a trait à la proposition de loi de notre collègue Georges Mouly, que le Sénat a adoptée en juin dernier, relative à l'organisation départementale du tourisme.

Nous sommes inquiets de voir que certaines manœuvres, dont nous ne discernons pas toujours les motivations, retardent son examen par l'Assemblée nationale. Le Gouvernement, qui doit beaucoup au Sénat pour l'organisation du tourisme en France, ne pourrait-il pas favoriser le dialogue entre les deux assemblées sur ce sujet ?

Le deuxième projet, qui a fait l'objet d'une concertation entre le groupe d'étude du tourisme et des loisirs du Sénat et notre collègue Marc Bœuf, concerne l'organisation territoriale du tourisme.

La qualité du travail engagé par notre collègue nous incite à l'encourager à présenter au Sénat, dès le printemps prochain, une proposition de loi tendant à clarifier, rationaliser et coordonner l'action et les aides pour que le tourisme en France connaisse une efficacité économique et sociale plus vigoureuse, surtout à la veille de l'ouverture du marché unique européen.

Le même groupe d'étude ne comprendrait pas que ce texte, issu d'une proposition de loi d'origine sénatoriale, ne soit pas rapidement examiné, d'autant que les professionnels du tourisme, notamment les agents de voyages, appellent de leurs vœux cette mise au net.

Ma troisième préoccupation concerne la profession des agents de voyages et les adaptations de la loi de 1975.

La nécessité d'adapter les activités de ce secteur aux règles européennes que nous aurions nous-mêmes négociées m'apparaît évidente, sous réserve, toutefois, qu'une concurrence loyale entre tous les acteurs du secteur, nouveaux et anciens, soit respectée.

Monsieur le ministre, prenez garde cependant à ne pas appliquer prématurément à cette profession des contraintes supplémentaires. Facilitez plutôt, par une réelle concertation, la mise en place progressive et harmonieuse de cette réglementation.

J'en arrive maintenant au tourisme social, familial et associatif. Nous sommes plusieurs à nous battre pour que, derrière les mots, vous trouviez les moyens réels de votre action et pour que la « mort lente » de ce secteur soit enfin contrariée. Ainsi, tous les Français pourraient garder confiance dans cette société qui les exclut de plus en plus des loisirs et des vacances.

Vos objectifs, je les résumerai en trois formules : accompagner les entreprises de tourisme social dans leur mutation, privilégier l'aide à la personne et, enfin, développer la solidarité sociale.

Qu'en est-il réellement ?

Pour ce qui concerne le premier objectif, la rénovation du patrimoine, vous en transférez de plus en plus la charge aux collectivités locales ; le Gouvernement auquel vous appartenez a même décidé de supprimer le remboursement de la T.V.A. aux communes qui confient la gestion des équipements dont elles sont propriétaires à des associations, ces associations qui sont pourtant les seules organisations aptes à favoriser une véritable occupation des villages de vacances.

Si, monsieur le ministre, vous laissez votre collègue Michel Charasse persévérer dans ses intentions, ce sont vingt-trois villages V.V.F. qui fermeront entre 1992 et 1993.

C'est une véritable action de déstabilisation que vous laisseriez ainsi s'engager contre ce qui fut pourtant l'un des objectifs premiers des gouvernements installés à la tête du pays depuis 1981 : favoriser l'accès de tous les Français aux vacances. Hélas ! depuis dix ans, les investissements publics consacrés au tourisme familial ne cessent de chuter.

Le deuxième objectif, l'aide à la personne, s'appuie sur la création d'un second billet de congés payés.

Nous aurions préféré que le chèque-vacances connaisse un véritable développement dans les P.M.E.-P.M.I., et ce en faveur de tous les salariés alors qu'aujourd'hui ce sont les salariés privilégiés qui bénéficient d'avantages cumulatifs grâce aux comités d'entreprises.

Le troisième objectif, l'aide à la personne, me semble être le seul aspect véritablement positif de votre budget, monsieur le ministre.

Je compterai, au nombre de ces aspects sociaux, le tourisme rural, qui correspond bien aux besoins d'aménagement du territoire. La commission des affaires économiques du Sénat sait tout l'intérêt qu'il y a à encourager, dans certaines régions, ce « plus », qui assure le maintien des populations, l'animation de la vie locale et une bonne complémentarité par rapport aux activités agricoles.

Mais le tourisme français, c'est aussi, et pour beaucoup, le tourisme dans les départements et territoires d'outre-mer, particulièrement chers aux métropolitains.

A l'exception sans doute de la Guyane, le tourisme est l'un des secteurs vitaux de l'économie de ces départements et territoires en raison de l'importance des investissements qu'il exige et des emplois et des revenus qu'il procure.

Des plans de formation sont désormais engagés pour professionnaliser des populations qui essaient souvent de compenser un certain déficit en la matière par la qualité et la chaleur de leur accueil.

Toutefois, un problème demeure, celui des transports aériens. Il a peut-être été en partie résolu pour les départements d'outre-mer mais pas dans les territoires, où les transports aériens sont bien insuffisants.

Par ces temps de froidure, j'aurais aimé, mes chers collègues, vous conduire quelques instants au bord d'un de ces merveilleux lagons de la Polynésie française et vous parler des problèmes de mon territoire, vêtu d'un simple paréo - la saison est si belle, chez nous ! Malheureusement le règlement me l'interdit. (*Sourires.*)

Mais, plus sérieusement, monsieur le ministre, la loi sur la défiscalisation dans les départements et territoires d'outre-mer doit être maintenue. On parle de la modifier, sans doute faut-il y voir le résultat des interventions discrètes du même Michel Charasse auquel je faisais allusion voilà quelques instants. (*Sourires.*)

A la diminution croissante de la desserte aérienne dont souffre la Polynésie française, s'ajoutent les conséquences de la crise économique mondiale.

Les efforts déployés par les pouvoirs publics locaux et nationaux pour favoriser la desserte avec Tokyo font que la clientèle japonaise est aujourd'hui la troisième en nombre, alors que la clientèle américaine voit sa part diminuer, et ce du fait de plusieurs facteurs qui se conjuguent, notamment la baisse du dollar et les problèmes de transport dont je vous parlais à l'instant. Dans ce contexte, la Polynésie française conserve ses atouts, notamment l'évolution favorable de l'emploi et la stabilité des prix.

Le contrat de plan signé entre l'Etat et le territoire de Polynésie française le 11 janvier 1990 comporte, notamment, grâce à l'avenant du 10 janvier 1991, des dispositions favorisant le développement touristique de l'archipel, notamment un programme de 200 millions de francs d'investissement et de 410 millions de francs de prêts.

On ne peut cependant que regretter la rareté des produits touristiques émis à partir de l'Europe.

Il est possible d'améliorer encore le potentiel touristique du territoire, monsieur le ministre, mais il faudrait que les pouvoirs publics métropolitains soutiennent davantage nos actions de promotion, non seulement par le biais du F.I.D.E.S., mais également en développant l'action des réseaux de Maison de la France.

Il faudrait envisager ainsi une aide logistique et financière pour les études de marchés. De même, en matière d'aménagement et d'équipements touristiques, les modalités d'intervention du F.I.D.E.S. - section générale - devraient être améliorées. Et, sur ces points, c'est votre ministère qui est concerné, monsieur le ministre. D'autres ministères pourraient, bien sûr, intervenir : la culture, l'environnement, l'aménagement du territoire et l'agriculture, notamment pour le tourisme en milieu rural. Je compte sur vous pour coordonner l'ensemble de leurs actions.

Mais je ne voudrais pas conclure sans résumer les directions principales dans lesquelles j'aimerais que les pouvoirs publics s'engagent.

Il s'agit de sauver le tourisme social en reportant l'application du projet de M. Charasse - encore lui ! - à un examen ultérieur, et en ouvrant une concertation avec les associations du tourisme social et les collectivités locales.

Il s'agit encore de renforcer les actions de formation, d'être, en ce domaine, plus sélectif et plus incitatif et de lutter contre l'encombrement de l'espace aérien - encore que nous soyons bien loin, en Polynésie française, de connaître un tel encombrement !...

Il s'agit, enfin, de favoriser les dessertes locales ou régionales, tant au plan aérien qu'au plan ferroviaire, d'engager la discussion sur l'organisation territoriale du tourisme et de favoriser toutes les initiatives susceptibles de relancer le tourisme dans les départements et, surtout, dans les territoires d'outre-mer. (*Sourires.*)

Mais permettez-moi une dernière question, monsieur le ministre : nous aimerions savoir comment ont été utilisés les crédits versés par la Commission de Bruxelles pour les manifestations relatives à l'année européenne du tourisme.

Monsieur le ministre, nous pensons, Pierre Vallon et moi-même, que, malgré les apparences, le Gouvernement porte, avec ce budget, un mauvais coup au tourisme social et, dans ces conditions, nous ne pourrions pas adopter ces crédits que vous nous présentez.

**M. le président.** Mes chers collègues, nous allons interrompre maintenant nos travaux pour les reprendre à seize heures.

La séance est suspendue.

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

**PRÉSIDENCE DE M. ÉTIENNE DAILLY,  
vice-président**

**M. le président.** La séance est reprise.

3

### DEMANDE D'AUTORISATION D'UNE MISSION D'INFORMATION

**M. le président.** M. le président du Sénat a été saisi par M. Maurice Schumann, président de la commission des affaires culturelles, d'une demande tendant à obtenir du Sénat l'autorisation de désigner une mission d'information chargée d'étudier la mise en place et le fonctionnement des instituts universitaires de formation des maîtres.

Le Sénat sera appelé à statuer sur cette demande dans les formes prévues par l'article 21 du règlement.

4

### LOI DE FINANCES POUR 1992

#### Suite de la discussion d'un projet de loi

**M. le président.** Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1992, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution.

#### EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE

##### IV. - TOURISME (*suite*)

**M. le président.** Nous poursuivons la discussion du projet de loi concernant les crédits relatifs au ministère de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace : IV. - Tourisme.

La parole est à M. Besse.

**M. Roger Besse.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, voilà un an, j'étais déjà à cette tribune pour y dénoncer, comme beaucoup de mes collègues, le manque de moyens accordés par l'Etat au budget du tourisme et pour rappeler que celui-ci était notoirement insuffisant.

C'est une litote que de dire que le budget du tourisme français, n'est pas à la hauteur de ce que représente ce secteur d'activité dans notre pays.

Monsieur le ministre, malgré vos efforts qui sont louables, et vos mérites qui sont grands, votre budget est fossilisé. Je ne prendrai qu'un exemple pour illustrer mon propos, celui du couple tourisme-agriculture.

Voilà deux activités tout à fait comparables pour la part qu'elles occupent dans le produit national, le volume de leurs exportations et les effectifs employés. Or l'une d'elles sait capter l'intérêt et les crédits, ce dont je ne me plaindrai pas en tant qu'élu du monde rural, l'autre activité - le tourisme - semblant superbement ignorée.

Ce budget du tourisme est le plus faible de France. Il est largement inférieur au budget d'un département faiblement peuplé. Il est équivalent à ce que dépense l'Espagne, dangereux concurrent pour notre pays, en faveur de ses seules actions de promotion touristique.

Sans entrer plus avant dans le détail de ce budget qui a été parfaitement analysé par les rapporteurs, je noterai simplement, pour la déplorer vivement, la diminution de 2,4 p. 100 des crédits affectés à Maison de la France. Cette dernière a pourtant en charge la tâche essentielle de promouvoir notre tourisme à l'étranger.

Personne n'ignore pourtant les conditions extrêmement difficiles de la concurrence internationale, et le tourisme n'échappe pas à la dure règle de la compétition. Aucune

zone d'Europe ou du monde ne détient une position définitivement acquise dans ce domaine, vous le savez mieux que quiconque, monsieur le ministre. Quels motifs vous conduisent donc à amputer les moyens d'action de Maison de la France, organe essentiel de la promotion du tourisme français à l'étranger, dont les crédits passent de 112 millions de francs en 1991 à 109 millions de francs en 1992, alors que, dans le même temps, nous nous réjouissons tous de savoir que les recettes du tourisme étranger en France rapportent plus de 120 milliards de francs et dégagent un solde positif pour la France de plus de 40 milliards de francs ?

Pourquoi, monsieur le ministre, réduisez-vous de trois sur quatre-vingts le nombre des agents français à l'étranger, alors que Maison de la France constitue le fer de lance du tourisme de notre pays ?

Je note aussi avec regret la disparition, cette fois-ci à l'intérieur de l'Hexagone, des moyens du fonds d'intervention touristique, le F.I.T., tout au moins pour sa partie non contractualisée, ainsi que la diminution des subventions accordées aux collectivités locales pour la réhabilitation d'hébergements touristiques à gestion associative. Cela est d'autant plus grave que pèse depuis quelque temps une nouvelle menace inquiétante sur le fonds de compensation pour la T.V.A. qui pourrait priver, à l'avenir, les communes de la possibilité de récupérer la T.V.A. sur les équipements donnés en gérance à des associations.

A considérer les faiblesses de ce budget, comment ne pas constater que la création d'un ministère délégué au tourisme n'a été, quant aux moyens qui lui ont été alloués, qu'un écran de fumée ? Elle ne s'est traduite par aucun renforcement, ni budgétaire ni humain.

Avec 400 agents, y compris les 163 précédemment gérés par le ministre de l'équipement, vous ne disposez pas, monsieur le ministre, des moyens de la politique ambitieuse que vous souhaitez conduire. Comparé au géant économique que représente le tourisme en France, votre budget fait figure de « nain » politique.

La France a certes trouvé un bon ministre, entouré d'excellents collaborateurs, mais elle n'a pas encore de ministère, ni les moyens matériels de créer celui-ci.

Or, monsieur le ministre, vous vous plaisez à faire savoir que ce secteur d'activité est pour notre pays un atout essentiel.

Vous citez des chiffres encore difficiles à évaluer en l'absence de moyens statistiques généralisés.

Dans ce domaine, je note pourtant avec satisfaction l'heureuse création de l'observatoire du tourisme, qui permettra, dans les années prochaines, d'améliorer de façon significative la procédure d'enquête et l'établissement de statistiques sur les fréquentations touristiques, et de lever certaines incertitudes concernant les données du tourisme.

Des statistiques récentes nous apprennent que 45 millions de touristes étrangers séjournent chaque année dans notre pays.

Selon les experts, ils seront 40 millions de plus en l'an 2000.

Tout en vous donnant acte de cette réussite, monsieur le ministre - réussite dont je me réjouis - je pense avec vous qu'il y a pour la France, à l'aube du grand Marché européen, une chance inespérée à saisir.

Encore faut-il s'en donner les moyens, encore faut-il mieux aider ce secteur d'activité à s'adapter aux diversifications et changements imposés par de nouvelles clientèles, encore faut-il que le budget du tourisme soit à la hauteur des ambitions de notre pays.

Parmi ces ambitions, il en est deux que je souhaiterais évoquer rapidement aujourd'hui à cette tribune, parce qu'elles me paraissent aller parfaitement dans le sens de l'évolution de la demande touristique, parce qu'elles sont liées intimement entre elles, parce qu'enfin elles se trouvent déjà être celles de nombreux départements, dont le Cantal, que j'ai l'honneur de représenter.

Je pense, en l'occurrence, au développement du tourisme en milieu rural et à la modernisation indispensable de l'hôtellerie rurale.

Le tourisme en milieu rural, ou tourisme vert, après avoir marqué une décroissance lente jusqu'en 1985, trouve depuis cette époque une nouvelle expansion, une nouvelle raison d'espérer.

Cette situation est due à de nombreux facteurs : la montagne et les bords de mer sont saturés ; les amateurs de vacances courtes deviennent plus nombreux ; les vacanciers sont de plus en plus adeptes d'authenticité, de sports de nature et de grands espaces ; les richesses culturelles et la qualité des sites sont mieux mises en valeur qu'autrefois ; les autoroutes, enfin, commencent à pénétrer dans des régions autrefois enclavées.

L'espace rural porte donc de fortes potentialités touristiques et beaucoup de collectivités locales misent, avec des moyens inégaux, sur cette activité pour compenser le déclin de l'agriculture et, très souvent, l'absence ou l'insuffisance d'entreprises industrielles structurantes.

Toutefois, force est de constater que l'offre touristique rurale reste dispersée et hétérogène, que les prestations offertes sont de qualité très inégale.

L'essor du tourisme vert exige un professionnalisme et un effort d'adaptation à la demande qui sont encore malheureusement le plus souvent absents.

Les 75 p. 100 de Français et les 25 p. 100 d'étrangers qui fréquentent l'espace rural n'acceptent plus d'y venir dans n'importe quelles conditions. Aux atouts classiques - calme, repos, détente, nature préservée - s'ajoutent de plus en plus d'autres besoins clairement identifiés, qui impliquent de nouvelles exigences.

L'hébergement doit répondre aux normes de confort exigées par la clientèle, et cela pose avec acuité des problèmes d'équipement hôtelier et, partant, d'investissements lourds, difficiles à amortir dans le cadre d'activités touristiques saisonnières.

Le vacancier aspire légitimement à trouver sur son lieu de repos une gamme aussi large que possible de commerces, de services et d'animations.

Là se posent le problème complexe du maintien d'un tissu rural vivant et attractif par son authenticité et son dynamisme, mais aussi celui d'une nature entretenue.

La qualité du tourisme en milieu rural dépend aussi, pour une large part, d'un éventail d'activités distrayantes des ressources liées à l'animation au sens le plus large, ainsi qu'à la qualité du contact avec la population locale qui, à l'évidence, devient un atout majeur et largement apprécié.

Mais le tourisme rural doit également devenir une activité marchande à part entière et s'appuyer sur une approche commerciale rigoureuse : un produit touristique n'a d'existence que s'il est promu et bien distribué.

Reste, enfin, à sensibiliser les acteurs du tourisme rural à l'importance de la qualité de l'accueil et à leur proposer une formation correspondant à leurs besoins afin d'éviter les lacunes trop souvent observées.

A côté de l'indispensable formation aux langues étrangères - 15 p. 100 des étrangers visitant la France choisissent l'espace rural - l'apprentissage des diverses techniques de gestion et de commercialisation s'impose à nous de plus en plus.

Il est évident que créer de nouvelles filières touristiques en milieu rural - comme ailleurs - ou améliorer celles qui existent conduit à générer des coûts financiers nouveaux, et donc, pour les différents acteurs locaux, à trouver des financements appropriés.

Sans toutefois tout demander - et même l'impossible - à l'Etat-providence, on pourrait souhaiter de celui-ci qu'il conforte et abonde davantage les initiatives privées ou celles des collectivités locales en matière de tourisme rural.

Dans ce domaine aussi, un partenariat actif s'impose.

Il y a donc bien là, monsieur le ministre, un problème de budget !

C'est là que nous déplorons tout particulièrement l'absence de moyens de votre ministère et l'insuffisance chronique de l'effort budgétaire en faveur du tourisme rural !

L'annonce de mesures au profit de la valorisation touristique et culturelle de l'espace rural, faite au C.I.A.T. du 28 novembre 1991, me paraît être un encouragement à cet égard et aller dans le bon sens. Mais pouvons-nous avoir confiance ? Les promesses seront-elles tenues ?

Faute de crédits d'investissement, je souhaiterais que vous soyez à même, monsieur le ministre, de mettre ponctuellement à la disposition des collectivités locales - notamment des plus petits départements ou syndicats de communes - des

spécialistes qui, sur place, viendraient apporter leur concours au montage technique de certains projets, conseiller, encourager, orienter, voire dissuader si nécessaire.

Vous le savez, monsieur le ministre, dans les zones rurales difficiles, la matière grise fait souvent cruellement défaut. Les études coûteuses et aléatoires rebutent souvent les maires de nos petites communes.

Monsieur le ministre, de telles interventions de techniciens du tourisme pour des missions courtes et bien ciblées seraient, à n'en pas douter, les bienvenues.

Enfin, nous devons également moderniser l'hôtellerie rurale.

Ce secteur connaît, en France, de graves difficultés, liées notamment à la vétusté de son équipement et au manque de professionnalisme de ses gestionnaires.

Cette hôtellerie, composée d'établissements non homologués dits « de préfecture » ou d'hôtels « une étoile » souvent vétustes, ne correspond plus aux exigences d'une clientèle avide de qualité.

La capacité des hébergements est, le plus souvent, trop réduite pour accueillir des groupes de touristes se déplaçant en car, ce qui exclut l'hôtellerie rurale des circuits des tours-opérateurs.

L'âge souvent avancé des propriétaires ne les incite pas à investir pour rénover.

Or la modernisation des installations, la garantie d'une qualité constante, une information fiable et facilement accessible constituent de plus en plus des exigences absolues, notamment pour la clientèle étrangère.

Je rappelle que, sur un parc d'environ 20 000 établissements en France, 45 p. 100 sont en voie de disparition, 40 p. 100 en stagnation, et seulement 15 p. 100 en nette amélioration, grâce essentiellement aux efforts entrepris par les collectivités territoriales.

Vous venez d'annoncer, monsieur le ministre, la mise en place d'une série de mesures en faveur de l'hôtellerie indépendante et familiale de manière à relancer ce secteur, et vous avez affirmé votre volonté de travailler en partenariat.

Croyez bien que je me réjouis fort de l'annonce de ces mesures, qui sont les bienvenues, car j'y vois un heureux « réveil » de l'Etat dans ce domaine.

Je souhaiterais vous dire, cependant, que mon département fait figure de précurseur en la matière. En effet, l'hôtellerie classée n'y représente seulement que 15 p. 100 des lits touristiques, mais, grâce à un énorme effort du conseil général, combiné aux aides régionales et européennes, c'est une centaine d'hôtels qui ont pu accéder, en cinq ans, à un très bon niveau.

De même, une « charte de qualité » est à l'étude actuellement au bénéfice des petites structures hôtelières. Elle a pour objet de définir, selon un cahier des charges, le fonctionnement de ces « auberges du terroir ».

Cette forme d'hébergement rejoint probablement, dans son esprit, les « chaînes hôtelières spécialisées dans le tourisme rural », dont la création a été annoncée au C.I.A.T. du 28 novembre dernier.

Monsieur le ministre, j'apprécie le progrès que représente la série de mesures que vous venez de prendre en faveur de l'hôtellerie familiale, et je m'en félicite.

En revanche, je constate avec regret que ces mesures sont bien tardives et qu'en l'absence, jusqu' alors, d'aides significatives de l'Etat, les collectivités territoriales et les professionnels ont dû assumer seuls la quasi-totalité des financements.

Avec d'autres moyens, nous aurions pu espérer pouvoir aller plus vite et plus loin, et ainsi apporter en temps opportun, dans nos régions fragiles qui, jour après jour, s'ouvrent au tourisme, un surcroît d'emplois et de richesses.

Je souhaite, enfin, que la proposition de loi de mon collègue et ami M. Mouly soit inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale, car elle me paraît essentielle pour l'organisation du tourisme dans notre pays.

Je suis sûr, monsieur le ministre, que vous êtes persuadé, au fond de vous-même, des insuffisances de ce projet de budget du tourisme.

Au nom du groupe du R.P.R., que j'ai l'honneur de représenter en cet instant, je vous indique que nous avons décidé de rejeter ce projet de budget, en dépit des éléments positifs que j'ai tenu à souligner.

**M. le président.** La parole est à M. Minetti.

**M. Louis Minetti.** Monsieur le ministre, cet été, vous avez souligné que le bilan de la saison 1991 « ne devrait pas cacher les efforts importants que le tourisme français devait continuer à consentir ». Voilà qui appelle quelques approfondissements afin de tenir compte au mieux des mutations actuelles et de leurs contradictions.

Le solde positif de la balance des paiements - 45 milliards de francs - résulte pour l'essentiel du très faible taux de départ des Français à l'étranger.

Par ailleurs, les efforts de promotion à l'étranger sont soutenus par les quelque 200 millions de francs de fonds publics inscrits dans votre projet de budget pour 1992. L'action du G.I.E. Maison de la France est un outil essentiel.

Notre pays dégagera-t-il les moyens de créer les structures d'accueil répondant à cette évolution de la demande ? Le fera-t-il en tenant compte de la forte présence d'un tourisme social et familial de qualité et en développant les hébergements de plein air ?

Je m'attarderai davantage sur le droit aux vacances.

Après une période de progression régulière, le nombre de ceux qui, chez nous, peuvent partir en vacances régresse pour la deuxième année consécutive.

Plus d'une personne sur deux ne part pas en vacances. Et, pour ceux qui partent, la durée des séjours est, elle aussi, en diminution sensible.

Dois-je préciser que ce recul social est inégalement partagé suivant que l'on est cadre, profession libérale, employé, ouvrier ou agriculteur ?

Ce qui est vrai aujourd'hui risque fort de l'être davantage demain en raison des difficultés sociales qui empirent dans notre pays.

En outre, les conditions draconiennes imposées pour bénéficier des bons de vacances des caisses d'allocations familiales font que les crédits sont rarement utilisés à 100 p. 100 dans ce secteur.

Cette situation est aggravée par le bilan d'une politique touristique ségrégative, privilégiant trop fortement le tourisme commercial, de luxe, d'affaires - c'est largement le cas dans la région de la Côte d'Azur - et sacrifiant le tourisme social et familial. Je le constate personnellement tous les étés !

S'agissant de l'aide à la pierre, depuis 1991, les subventions pour les équipements de tourisme social, en légère augmentation, c'est vrai, sont partagées entre les associations et les collectivités locales. Je dirai presque que l'on a déshabillé Pierre pour habiller Paul !

Ce partage confirme l'ampleur des besoins du tourisme social et souligne le caractère insuffisant des moyens dégagés par l'Etat. Une dotation pour 1992 portée au minimum à 50 millions de francs constituerait une étape significative vers la proposition de 150 millions de francs par an, durant dix ans, que nous avions faite à nouveau il y a quelques années et qui fut formulée en 1988 par le conseil national du tourisme. Tel n'est pas le cas cette année encore.

La modicité des fonds propres, et celle des subventions, lorsqu'elles sont accordées, imposent aux associations le recours à l'emprunt, à des taux de l'ordre de 10 p. 100 à 12 p. 100.

La Caisse des dépôts et consignations a un rôle majeur à jouer en la matière, et il est assez inquiétant de constater qu'elle a consenti des prêts à 5,8 p. 100 à Eurodisneyland, alors que les associations, elles, obtiennent des prêts bonifiés à 9,8 p. 100 seulement. Ils ont d'ailleurs été très fortement réduits ! Il y a là, manifestement, deux poids, deux mesures. Pourquoi la Caisse des dépôts et consignations ne consentirait-elle pas de tels prêts super-bonifiés au tourisme social, suivant des modalités qu'il faudrait établir avec ses représentants ?

S'agissant de l'aide à la personne, c'est avec intérêt que nous avons pris connaissance du projet de deuxième billet S.N.C.F. pour les congés payés, essentiellement en hiver.

Tout en ayant conscience d'y retrouver l'écho des actions précédemment menées, nous restons interrogatifs sur le plafond de revenu envisagé pour y avoir accès et sur un éventuel financement complémentaire prélevé sur des excédents des chèques vacances, car ces derniers doivent rester un complément aux formes d'aide existantes et non se substituer à celles-ci.

Tout le monde le sait, les comités d'entreprise ont pris, dans le passé, une part importante - ils l'ont encore - dans le financement du chèque-vacances, mais nous ne saurions accepter la volonté gouvernementale, que j'ai cru déceler, d'augmenter le volume de leur contribution.

Nous savons que ces comités d'entreprise disposent de moins en moins de moyens, du fait de la régression industrielle et de la précarité croissante des emplois. Les employeurs devraient, eux aussi, avoir une obligation de participation. N'est-ce pas, d'ailleurs, ce qui est envisagé pour les seules P.M.E.-P.M.I. ?

Ou bien alors, il faudrait inscrire dans le code du travail l'obligation pour les employeurs d'affecter une dotation minimale aux activités sociales et culturelles des comités d'entreprise. Nous proposons, je le rappelle, d'atteindre les 3 p. 100 de la masse salariale.

Enfin, je tiens à vous interroger, monsieur le ministre, sur un dossier brûlant : où en êtes-vous du statut économique et fiscal des associations ?

Les interprétations abusives et les procédures des services fiscaux leur posent des problèmes de plus en plus préoccupants. A quand la concertation ? Quand allez-vous réunir un comité interministériel ?

Evidemment, la réponse appartient au Gouvernement dans son ensemble, qui doit aujourd'hui mettre un terme aux procédures de recouvrement engagées sur la seule base de l'interprétation abusive du code général des impôts.

Dans l'immédiat, les sénateurs communistes souhaitent que leur refus des crédits de votre ministère contribue, demain, à la réalisation d'avancées significatives dans la reconquête du droit aux vacances et du droit aux loisirs pour tous.

**Mme Hélène Luc.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Bœuf.

**M. Marc Bœuf.** On peut être étonné, monsieur le ministre, qu'un des secteurs les plus actifs de notre économie, le tourisme, qui génère 40 milliards de francs d'excédent et qui crée chaque année 30 000 emplois qui s'ajoutent aux 800 000 existants, soit un des budgets les plus modestes : 424 millions de francs, soit une augmentation de 2,2 p. 100 par rapport à 1991.

En fait, ces chiffres ne correspondent pas à la valeur réelle du tourisme dans notre pays.

Le tourisme est assorti d'une politique d'accompagnement prenant en compte tous les équipements lourds qui le soutiennent, sans que, pour autant, soit négligée l'indispensable cohérence avec l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement.

Il ne faut pas négliger non plus la part importante dans l'équipement, l'animation et la promotion que prennent les régions, les départements et les communes.

Je relève dans votre budget et, surtout, dans votre politique de nombreux sujets de réflexion. Permettez-moi d'en analyser trois séries : d'abord, la promotion, les exportations d'ingénierie et la coopération ; ensuite, le désir de réflexion et l'aide en ce qui concerne l'équipement ; enfin, la volonté de mieux organiser territorialement le tourisme dans notre pays.

C'est vrai qu'un effort important de promotion a été fait en 1991. Il sera poursuivi en 1992 grâce à un budget consolidé de 380 millions de francs. Les services officiels sont présents dans vingt-neuf pays et une stratégie d'intervention privilégie les pays européens proches de la France, ainsi que les Etats-Unis et le Japon.

Le thème de la campagne 1992, « L'art de vivre », valorisera les deux atouts de la destination France que sont la diversité et, surtout, la qualité.

La meilleure des promotions est bien, en effet, la qualité du produit. Je sais, monsieur le ministre, que c'est une de vos grandes préoccupations. A cet égard, la formation des personnels du tourisme et la qualité des équipements sont les deux éléments déterminants.

Chaque année, nous insistons sur la politique de la formation. Nous constatons qu'il existe actuellement de nombreux organismes de formation qui s'intéressent au tourisme, mais ils ne sont pas dans tous les cas très performants. Le nombre de ces organismes n'est pas toujours synonyme de qualité.

Si nous voulons conserver notre rang compétitif dans le monde, il faut élever le niveau de notre formation. L'apprentissage des langues ne doit plus être une exception ; il doit devenir monnaie courante.

Une plus grande rigueur doit être recherchée et une réflexion pourrait être menée afin d'éviter que n'importe qui ne s'improvise restaurateur, hôtelier ou vendeur de frites, surtout durant les deux mois de la saison estivale.

Par ailleurs, nos équipements touristiques deviennent souvent vétustes. Les goûts changent, le parc hôtelier vieillit terriblement. Des aménagements et la rénovation de certains équipements doivent donc être entrepris si nous voulons toujours être attrayants pour la clientèle touristique.

Je salue l'initiative que vous avez prise, monsieur le ministre, en faveur de l'hôtellerie, avec le lancement du plan d'aide à la rénovation de la petite hôtellerie française.

Reste en suspens le problème du tourisme social. Ces villages de vacances, ces maisons familiales, qui ont été tant appréciés par les touristes, surtout de condition modeste, sont dans un état qui nécessite, bien souvent, une rapide intervention.

J'ai apprécié également votre volonté de promouvoir la France auprès des Français.

Lorsque j'étais président du comité régional du tourisme d'Aquitaine, j'avais lancé une campagne, « La découverte de l'Aquitaine par les Aquitains », qui avait porté ses fruits. Je crois que nous avons intérêt à montrer à nos concitoyens combien notre pays a des sites beaux et variés, des monuments à visiter, des campagnes et des forêts à explorer.

Un de vos soucis, outre la promotion, est de développer l'exportation de notre ingénierie. Missions d'expertises, montages d'opérations, colloques de présentation de l'offre française, mises en contact avec des ministères étrangers ont été réalisés grâce à l'initiative de vos services.

Il faut ajouter à cela votre action tendant à favoriser la construction d'un espace touristique européen. La directive sur les voyages à forfait, l'année européenne du tourisme, la décision sur l'harmonisation des méthodes statistiques ainsi que le programme d'action touristique communautaire contribuent à la réalisation de cet objectif.

Signalons aussi l'accord de coopération touristique, signé, avec la France, par quinze pays.

Enfin, monsieur le ministre, je veux vous remercier de l'accueil que vous avez réservé au rapport présenté au conseil national du tourisme sur l'organisation territoriale du tourisme. Ce rapport ne restera pas sur les rayons d'une bibliothèque ; il sera suivi d'effets. C'est une nécessité, car le tourisme, activité économique de notre pays, a été le grand oublié des lois concernant la décentralisation.

Certes, en 1987, une loi sur l'organisation des comités régionaux du tourisme a été votée par le Parlement.

En 1991, à la session de printemps, le Sénat a adopté une proposition de loi de notre collègue M. Mouly, mais l'Assemblée nationale ne s'est pas encore prononcée, ce qui est regrettable. Avec l'adoption de ce texte, nous avancerions dans l'organisation des outils de notre tourisme, avec la reconnaissance et la définition définitive des comités départementaux du tourisme.

Il faudrait aussi définir les compétences de chacun des partenaires du tourisme : Etat, région, département, commune.

La tâche, que vous m'avez confiée, d'étudier les éléments d'un projet de loi sur la réorganisation du tourisme m'amène à avoir de nombreux contacts avec différentes personnalités et diverses organisations du monde du tourisme qui, toutes, ont conscience de la nécessité d'un tel texte de loi et en souhaitent l'examen et l'adoption.

Dès la mi-janvier, je vous remettrai un rapport sur la mission confiée, en souhaitant que la session de printemps 1992 voie la discussion de ce nouveau projet de loi.

Monsieur le ministre, je sais combien vos services et vous-même attachez d'importance aux fluctuations du tourisme français. C'est une activité plutôt difficile à cerner, et je crois que vous avez fait un pas important avec la création et le positionnement de l'observatoire national du tourisme.

Tous les sujets que j'ai essayé d'évoquer brièvement montrent l'importance de votre ministère, les efforts positifs déployés, la volonté d'aller encore plus avant.

C'est la raison pour laquelle le groupe socialiste votera votre projet de budget. (*Applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

**M. Jean-Michel Baylet, ministre délégué au tourisme.** Je demande la parole.

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

**M. Jean-Michel Baylet, ministre délégué.** J'essaierai d'être le plus bref possible dans la réponse que je me dois de faire - c'est la moindre des courtoisies de ma part - aux intervenants.

Monsieur le rapporteur spécial, après avoir pris acte de ce que vous estimiez être positif dans mon action, je veux revenir sur deux points plus particuliers que vous avez évoqués.

S'agissant, d'abord, des dépenses de fonctionnement, nous n'avons pas, c'est vrai, la même approche. Les dépenses de fonctionnement courant - c'est le chapitre 39-15 - diminuent, en 1992, puisqu'elles s'élèvent à 45 600 000 francs contre 48 064 000 francs en 1991.

En revanche, c'est vrai, les dépenses ordinaires progressent, en raison du transfert heureux des 163 emplois qui étaient, jusque-là, inscrits au ministère de l'équipement et qui étaient mis à disposition.

Puisque, comme tous ceux qui se sont succédé à cette tribune, vous avez bien voulu - je m'en réjouis - souligner l'importance du tourisme dans le développement économique national et la place prépondérante qu'il est en train de prendre - peut-être la première, dès cette année - vous comprendrez aisément que, pour ce faire, il faille un certain nombre de moyens - moyens économiques et moyens en personnels - dont vous avez régulièrement souligné la faiblesse.

C'est donc une bonne mesure, qui va dans le sens de la construction d'une administration du tourisme plus performante.

Qui peut dire que 400 agents, dans mon administration, c'est trop au regard de l'action que nous menons et des résultats excellents que nous avons obtenus ? Ces résultats, vous les avez d'ailleurs soulignés.

Pour donner un exemple, la présence dans les régions de nos délégués régionaux au tourisme n'était pas suffisamment affirmée puisque, dans certaines régions, il n'y en avait pas ; il fallait bien compléter !

Je rappelle aussi que le ministère supporte à 100 p. 100 les dépenses de personnel et de fonctionnement de Maison de la France. Or, là encore, vous avez souligné les succès remportés.

Enfin, monsieur le rapporteur spécial, dire que 88 p. 100 du budget du tourisme sont absorbés par des dépenses de fonctionnement n'est pas exact. En effet, le budget du tourisme n'a pas de titre V, c'est-à-dire qu'aucun crédit n'est affecté à des investissements directement réalisés par l'Etat. Nous ne construisons pas de préfecture, ni de route, ni de trésorerie générale.

Je l'ai dit - vous l'avez vous-même souhaité - l'essentiel du budget est consacré au partenariat et à l'impulsion, qui sont la vocation même de ce ministère. Sur ce point, nous sommes bien d'accord !

Les crédits d'intervention du titre IV et du titre VI sont supérieurs aux dépenses de fonctionnement du titre III, ce qui est loin d'être le cas de la plupart des ministères, dont les dépenses en personnels représentent un pourcentage beaucoup plus élevé que dans mon ministère.

Votre observation est d'autant plus paradoxale, monsieur le rapporteur spécial - je vous le dis très amicalement - que vous regrettez la faiblesse de mes moyens, notamment en effectifs, tout en me reprochant des charges de personnel trop lourdes.

Vous reconnaissez les succès enregistrés grâce à la démarche partenariale, qui est financée, précisément, sur les dépenses ordinaires du titre IV, que vous trouvez trop élevées !

Le second point sur lequel je veux revenir, c'est l'observatoire du tourisme. J'ai lu, comme vous, le rapport de la Cour des comptes. Ce rapport ne vise pas particulièrement le ministère du tourisme ; on n'en parle même pas, soit dit en passant.

Il souligne, effectivement, la nécessité de ne pas se servir d'associations loi 1901 pour compléter l'action de budgets dont on aurait considéré qu'ils ne sont pas assez performants.

L'observatoire du tourisme ne s'inscrit pas du tout dans cette démarche. Il s'agissait de créer un outil statistique indépendant. L'observatoire est présidé par M. Pierre Eelsem et tout le monde, y compris M. Ginésy, rapporteur pour avis, a largement souligné son importance.

Enfin, s'agissant des guides, je peux vous annoncer que des mesures ont été prises pour augmenter le nombre de guides parlant japonais dès 1992.

Monsieur Ginésy, s'agissant des normes de sécurité, j'ai fait étudier ce problème dès cette année : les préfets ont reçu des instructions ; elles faciliteront les reclassements. Je vous dirai d'une manière plus particulière - car nous sommes tous deux pressés - quelles sont les interventions en matière d'hôtellerie dans les pays voisins.

Par ailleurs, je suis partisan comme vous d'une loi-cadre. Je reviendrai sur ce sujet en répondant à votre collègue M. Mouly.

Je vous remercie, ainsi que M. Croze, des appréciations favorables que vous avez portées sur mon projet de budget.

Monsieur Mouly, je vous remercie également d'en avoir fait autant. Je partage la définition que vous avez donnée de l'action de mon ministère. Cela n'est pas un hasard étant donné que nous avons souvent à travailler ensemble lorsque vous intervenez en tant que président de la fédération des comités départementaux du tourisme.

La proposition de loi Mouly, que le Sénat a votée à l'unanimité et qui avait reçu mon assentiment lors de son examen par votre Haute Assemblée, est inscrite à l'ordre du jour complémentaire de l'Assemblée nationale. J'espère qu'elle sera discutée cette session, sinon la session prochaine. Je souhaite qu'elle reçoive de la part des députés - car c'est un bon texte - le même accueil qu'elle a reçu de votre part.

Le cas des comités régionaux du tourisme a été réglé en 1987 ; lorsque celui des comités départementaux du tourisme sera réglé, je suis partisan, après concertation et en m'appuyant sur l'excellent travail de M. Bœuf qui, au sein du conseil national du tourisme, s'est beaucoup investi sur ce sujet, de présenter un projet de loi-cadre réglant définitivement l'organisation du tourisme - oublié, c'est vrai, lors des lois de décentralisation - et définissant clairement les compétences des offices du tourisme et des syndicats d'initiative. Ainsi, la complémentarité des deux organismes pourrait être organisée de la meilleure manière possible.

Comme vous, je ne suis pas de ceux qui veulent en permanence créer de nouvelles structures ; je préfère, autant que possible, utiliser les instruments qui existent.

Je partage votre sentiment s'agissant de la place du tourisme dans la politique d'aménagement du territoire.

Quant aux contrats de plan, j'ai déjà évoqué dans mon intervention liminaire les problèmes que pose la non-consommation des crédits.

Monsieur Millaud, je n'ai pas revêtu, comme vous me l'aviez suggéré, un paréo pour vous répondre (*Sourires*). Toutefois, les uns et les autres, nous avons bien entendu notre invitation à venir débattre en Polynésie. Je suis certain que personne ici ne s'opposera à cette intéressante suggestion !

S'agissant de votre question sur la loi de 1975, je vous rassure : en raison tant du rythme de travail administratif que de l'ordre du jour parlementaire chargé, nous débattons de ce texte à la fin de cette session à l'Assemblée nationale. Mais il faudra pratiquement toute l'année 1992 pour finir de régler cette affaire qui a été menée, je le confirme, en concertation étroite avec l'ensemble de la profession. Ce texte sera voté juste à temps pour entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 1993.

Monsieur le sénateur, je ne pense pas que le tourisme social connaisse des problèmes aussi graves que vous semblez le dire. Ce secteur demeure, je vous le confirme, une de mes priorités. Cela apparaissait très clairement dans mon intervention de ce matin, et l'action de mon ministère au quotidien le prouve également.

En ce qui concerne le fonds de compensation pour la T.V.A., j'ai déjà indiqué publiquement quelle était ma position. Je considère qu'il est souhaitable de maintenir le *statu quo* qui permet un bon financement par les collectivités des structures mises à la disposition des associations.

J'ai fait part de ma position à Mme le Premier ministre. La question n'est pas encore définitivement tranchée. Sachez, toutefois, que le ministère du tourisme est acquis à cette approche. Lorsque la décision aura été prise, je serai évidemment tenu par la solidarité gouvernementale. J'ai l'habitude de dire ce que je pense !

**M. Daniel Millaud.** Très bien !

**M. Jean-Michel Baylet, ministre délégué.** En ce qui concerne les aides financières pour les études de marché, nous avons envoyé une mission en Polynésie au mois de mars dernier dont les conclusions vont dans le sens que vous souhaitez.

Oui, vous avez raison de dire que les départements et territoires d'outre-mer ont une partie importante de leur économie qui doit vivre aujourd'hui du tourisme, et demain plus encore ; en particulier des régions comme la vôtre dont les ressources touristiques sont de véritables trésors.

En ce qui concerne les transports, le projet de budget de ce ministère sera examiné après le mien. Je ne voudrais pas empiéter sur un domaine qui concerne M. Quilès. Toutefois, le problème des transports est très important pour tous les départements et territoires d'outre-mer. Il est vrai que l'on parle souvent d'ajouter des lignes alors que se posent simplement des problèmes de meilleure organisation.

En ce qui concerne la défiscalisation, il faut la maintenir mais mieux encadrer ses effets pour favoriser l'installation d'entreprises de tourisme créatrices d'emplois et décourager la pure spéculation immobilière.

A cet égard, des exemples tant de réussites que d'excès se rencontrent dans les départements d'outre-mer.

Quant à la fiscalité des meublés, nous avons mis fin à la double imposition ; cette mesure est récente. A cela s'ajoutent les dispositions relatives à l'exonération du droit au bail.

Monsieur Millaud, la semaine dernière, je me suis rendu au Japon et j'ai eu l'occasion de discuter avec les représentants de l'office du tourisme de Polynésie. Nous avons même parlé du marché américain. Mais je compte venir sur place discuter avec vous de tout cela.

Quant aux crédits de l'année européenne du tourisme, ce sont 750 000 ECU qui ont été alloués à la France.

Monsieur Besse, j'ai trouvé que vos appréciations manquaient de nuances : « projet de budget fossilisé, ministère écran de fumée, nain politique... ».

Monsieur le sénateur, si ce projet de budget, effectivement, avec près de 425 millions de francs, doit encore progresser, je vous rappelle qu'il n'était que de 214 millions de francs en 1987. Aujourd'hui, vous arguez de la faiblesse de mes crédits pour refuser de voter ce projet de budget. Voilà cinq ans, vous et les vôtres votiez allègrement, sans faire de commentaires, un budget de 214 millions de francs !

Il faut donc rester impartial et savoir raison garder. Oui, le budget du ministère du tourisme, hier comme aujourd'hui, n'est pas encore suffisant étant donné la place qu'occupe le tourisme dans l'économie nationale ; mais nous sommes dans la bonne voie, il est en augmentation considérable. Il faut garder toute sérénité dans le débat, sérénité quant aux appréciations portées et quant aux positions politiques que l'on prend.

Je relève pour ma part que ce budget a pratiquement doublé en cinq ans. Il faudra encore continuer en ce sens. Je compte sur votre aide à tous pour que nous puissions y parvenir.

Vous regrettez la réduction du nombre de postes à Maison de la France. C'est un redéploiement et non pas une réduction de postes. Certes, il manque un certain nombre de postes dans le ministère du tourisme et dans cette administration : ce n'est pas moi qui les ai supprimés, mais un de mes prédécesseurs, M. Jean-Jacques Descamps, secrétaire d'Etat au tourisme dans le gouvernement Chirac. Il a supprimé vingt-huit postes au ministère du tourisme d'un coup d'un seul, puisque, à ce moment-là, l'orientation était la privatisation totale du tourisme et la suppression du ministère du tourisme.

**M. Yvon Collin.** Très bien !

**M. Jean-Michel Baylet, ministre délégué.** Je suis toujours prêt à mener le débat avec ouverture d'esprit, mais, si vous voulez jouer au jeu des comparaisons, j'y suis prêt et je suis sûr de ne pas perdre.

Mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai donné mon accord pour qu'un certain nombre d'études et que des spécialistes soient mis à la disposition dans un certain nombre de départements par le ministère du tourisme. Je ne reviens pas sur les mesures en faveur de l'hôtellerie que vous qualifiez de tardives. C'est toujours trop tardif quand on travaille bien, mais une de mes fiertés est de les avoir menées à bien. Je vois qu'avant ce n'était pas le cas !

Je suis d'accord avec vous, bien entendu, quant à l'importance de l'espace rural concernant le développement touristique et l'opportunité de la création de cet observatoire du tourisme.

Je vous rassure *in fine* dans ma réponse : vous parlez de confiance, sachez que, quand je fais des promesses, j'ai l'habitude de les tenir.

Monsieur Minetti, certes, le taux de départ en vacances n'est pas encore suffisant, c'est vrai, mais ce n'est pas un Français sur trois qui part en vacances, c'est 59 p. 100 des Français. Ce n'est pas tout à fait la même chose. Nous avons le taux de départ en vacances le plus élevé d'Europe.

**M. Louis Minetti.** J'ai dit : un sur deux.

**M. Jean-Michel Baylet, ministre délégué.** C'est un peu plus d'un sur deux. J'avais entendu un sur trois. Pardonnez-moi.

En tout état de cause, vous avez raison de souligner qu'il faut encore aller plus loin.

En ce qui concerne le statut des associations, la commission interministérielle du tourisme social a été reconstituée pour assurer les concertations indispensables. Quant au statut des associations, il est en cours de révision à l'échelon européen. Fiscalement, le bénéfice de l'exonération des activités non lucratives est maintenu, de façon générale, dans l'attente du statut européen. L'assujettissement à la T.V.A. pour les activités commerciales est tout à fait accepté par les associations que j'ai rencontrées.

Monsieur Bœuf, nous sommes assez naturellement en accord. Plutôt que de vous répondre point par point devant la Haute Assemblée, je vous remercie de votre action inlassable en faveur du tourisme, de la qualité de votre intervention et de vos travaux au sein du conseil national du tourisme que vous animez pour une très large part. Vous m'aidez beaucoup dans les réflexions que je mène pour que nous arrivions à mettre sur pied une organisation territoriale qui soit vraiment digne du tourisme de notre pays. Monsieur le sénateur, très sincèrement, merci. (*Applaudissements sur les travées du R.D.E. et sur les travées socialistes.*)

**M. le président.** Je rappelle au Sénat que les crédits concernant le tourisme, inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et espace », seront mis aux voix, aujourd'hui même, à la suite de l'examen des crédits affectés aux transports aériens, à l'espace et à la météorologie.

En effet, du fait de la présentation budgétaire du Gouvernement, tous ces crédits sont globalisés.

**M. Jean-Michel Baylet, ministre délégué.** Hélas !

**M. le président.** Cela est regrettable !

Toutefois, j'appellerai en discussion les amendements portant sur les crédits relatifs au tourisme.

## ETAT B

**M. le président.** « Titre III : moins 2 350 203 829 francs. »

Par amendement n° II-22, M. Croze, au nom de la commission des finances, propose d'augmenter cette réduction de 16 656 899 francs, et, en conséquence, de porter le montant des mesures nouvelles négatives à : moins 2 366 860 728 francs.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Pierre Croze, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Je m'exprimerai également, monsieur le président, sur les amendements n°s II-23, II-24 et II-25.

En présentant mon rapport, j'ai indiqué que la commission des finances proposait au Sénat de ne pas adopter le projet de budget du ministère du tourisme pour 1992.

Or le Parlement est appelé à se prononcer par un seul vote sur l'ensemble des fascicules constituant le budget de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Compte tenu de cette contrainte et afin de traduire plus particulièrement son avis défavorable sur le fascicule du tourisme, la commission des finances est donc obligée de présenter quatre amendements tendant à supprimer les mesures qui y sont inscrites au titre de l'année 1992.

La suppression desdites mesures équivaut, en fait, au rejet du projet de budget du ministère du tourisme pour 1992 et permet ainsi d'obtenir un résultat identique à celui qu'aurait entraîné un vote négatif si nous avions pu l'émettre directement.

La commission des finances propose donc au Sénat d'adopter quatre amendements tendant à supprimer les mesures nouvelles inscrites respectivement aux titres III, IV, V et VI du fascicule du tourisme pour 1992.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° II-22 ?

**M. Jean-Michel Baylet, ministre délégué.** Le Gouvernement ne peut qu'y être défavorable, ainsi d'ailleurs qu'aux amendements n°s II-23, II-24 et II-25. Alors que tous les intervenants, y compris M. le rapporteur spécial, ont critiqué la faiblesse des crédits du ministère du tourisme, il me semble incohérent de proposer qu'ils soient encore réduits pour ne pas dire anéantis. La crédibilité du Parlement ne s'en trouvera pas grandie. (*Très bien ! sur les travées socialistes ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-22, repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Le vote sur les crédits figurant au titre III est réservé.

« Titre IV : 1 099 650 042 francs. »

Par amendement n° II-23, M. Croze, au nom de la commission des finances, propose de réduire ces crédits de 11 577 347 francs.

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

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° II-23, repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Le vote sur les crédits figurant au titre IV est réservé.

## ÉTAT C

**M. le président.** « Titre V : Autorisations de programme : 9 064 554 000 francs.

« Crédits de paiement : 4 112 318 000 francs. »

Par amendement n° II-24, M. Croze, au nom de la commission des finances, propose de réduire les autorisations de programme de 2 000 000 francs et les crédits de paiement de 1 800 000 francs.

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

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° II-24, repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Le vote sur les crédits figurant au titre V est réservé.

« Titre VI : « Autorisations de programme : 23 328 663 000 francs.

« Crédits de paiement : 12 396 531 000 francs. »

Par amendement n° II-25, M. Croze, au nom de la commission des finances, propose de réduire les autorisations de programme de 78 430 000 francs et les crédits de paiement de 51 230 000 francs.

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

Personne ne demande la parole ?...

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

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Le vote sur les crédits figurant au titre VI est réservé.

Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère du tourisme.

## ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORT ET MER

### II. - TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace : II. - Transports :

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

**M. Roger Chinaud, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur général.

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Monsieur le président, vous avez, voilà quelques instants, formulé une remarque fort judicieuse sur la manière dont nous étions consultés au moment des votes.

Monsieur le ministre, l'examen des crédits de votre ministère, qui recouvre l'équipement, le logement, le transport et l'espace, donne lieu, depuis deux ans, à des épisodes qui pourraient être qualifiés de cocasses s'il ne s'agissait pas du vote du budget, du vôtre en particulier.

Nous sommes, en effet, confrontés à une situation curieuse : le Parlement doit se prononcer par un seul vote sur les crédits concernant - l'énumération est aussi longue qu'hétéroclite - l'urbanisme, le logement et les services communs, les transports - transports terrestres, routes et sécurité routière, transport aérien et espace - la météorologie, le tourisme et la mer.

Je perçois volontiers un lien entre l'urbanisme et le logement, entre les routes et les transports terrestres, entre les transports aériens et l'espace. Peut-être en voyez-vous un entre le tourisme et la mer et - pourquoi pas ? - entre la météorologie et le tourisme. Mais il faut alors s'étonner, monsieur le ministre, que votre portefeuille ne comprenne ni les départements et territoires d'outre-mer ni l'aménagement du territoire.

La commission des finances a renoncé jusqu'à ce jour à demander une discussion commune dans laquelle une vingtaine de rapporteurs se succéderaient à la tribune sur les sujets les plus divers. De ce fait, lorsque chacun de ces budgets vient en discussion, leur vote doit être réservé. Ainsi, nous aurons examiné les crédits affectés à la mer, puis à l'urbanisme, au logement et aux services communs, le samedi 23 novembre. Or nous ne nous prononcerons à leur sujet qu'aujourd'hui, soit quinze jours plus tard. Je passe sur ce petit inconvenient.

Mais les limites me semblent atteintes, lorsque vous paraissez accroître à plaisir la difficulté de l'exercice.

A l'examen des différents crédits de votre ministère, la commission des finances n'a pas cru, en effet, qu'il était opportun d'accepter ou de rejeter en bloc l'ensemble de ces fascicules. Elle s'est donc prononcée sur chacun d'entre eux. Je me permettrai, d'ailleurs, de rappeler ses positions au demeurant nuancées.

Elle a rejeté les crédits affectés à l'urbanisme et au logement, aux voies navigables, aux routes, à la sécurité routière et au tourisme. Elle a accepté ceux qui sont consacrés aux transports aériens et à l'espace, ainsi qu'à la météorologie. Enfin, elle s'en est remise à la sagesse du Sénat sur les crédits affectés aux transports terrestres, à la marine marchande et aux ports maritimes.

Compte tenu du vote global, c'est-à-dire monsieur le ministre, en quelque sorte, du vote bloqué que le Gouvernement impose sur l'ensemble de ces budgets, la commission des finances doit exprimer ses avis de rejet par des amendements de suppression des mesures nouvelles. Si un vote intervenait sur ces crédits, elle en demanderait le rejet. Le résultat serait exactement le même et personne, même pas vous peut-être, n'y trouverait à redire. Vous nous obligez donc, monsieur le ministre, à procéder par voie d'amendement. Puis vous vous étonnez en des termes qui prennent, à la lecture du *Journal officiel* et après les avoir entendus en séance, un tour franchement désagréable.

Permettez-moi, monsieur le ministre, de citer vos propos qui ont peut-être dépassé votre pensée. Vous évoquez des amendements « de diminution des crédits », c'est une première inexactitude. Il s'agissait, je vous le rappelle, de matérialiser le rejet des crédits de l'urbanisme et du logement. Vous dénoncez, je vous cite toujours, des « jeux d'artifices ». Vous accusez la commission et le Sénat d'incohérence - d'ailleurs, M. Baylet vient d'employer ce mot - de jouer avec le feu ou encore avec les chiffres.

Que nous sommes loin, monsieur le ministre, de votre célèbre slogan : « Quilès, tendresse » ! Pourriez-vous au moins tenir un langage de ministre et faire preuve d'un peu de sérénité, de réflexion et de compétence dans les débats budgétaires ?

Vous avez été pendant longtemps parlementaire. Vous devriez connaître les conditions dans lesquelles se déroulent les débats budgétaires et les votes. Il ne faut pas, permettez-moi de le dire, sortir de l'école polytechnique pour en comprendre les modalités.

Alors, monsieur le ministre, je tiens à vous le dire, nous ne sommes pas des joueurs. Nous rejetons les crédits de certains fascicules budgétaires parce que la politique qu'ils traduisent ne nous semble pas bonne.

Permettez-moi d'ailleurs de vous faire observer que le Sénat est plutôt moins sévère que l'Assemblée nationale, si l'on en juge par le nombre de budgets que le Gouvernement a dû réserver, même parmi les vôtres, et qui n'ont été adoptés que sous la contrainte de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution.

Cessez donc, monsieur le ministre, ces embrouillaminis ! Le rejet par amendements de certains de vos crédits manifeste un refus parfaitement fondé - c'est le nôtre et c'est la voie démocratique - de votre politique dans les secteurs concernés. Mais ce procédé permet aussi au Sénat, s'il le désire, en votant l'ensemble ainsi amendé, d'adopter certains budgets. Je pense notamment à ceux des transports aériens, de l'espace et de la météorologie, qui ont été approuvés par la commission des finances, voire ceux de la mer ou des transports terrestres pour lesquels elle s'en est remise à la sagesse de la Haute Assemblée.

Si vous ne comprenez pas cette procédure, monsieur le ministre, nous n'y pouvons rien mais c'est vous qui nous l'imposez. En réalité, et vous le savez bien, je ne doute pas de l'intelligence d'un ministre et de la vôtre en particulier.

Mais permettez-moi de déplorer en fait votre attachement à compliquer - c'est un euphémisme charitable - l'expression de la volonté du Parlement. Le Sénat vous suivra, monsieur le ministre, n'en doutez pas, si vous lui demandez de rejeter l'ensemble de votre budget. (*Sourires.*) Quant à la commission des finances, sachez qu'il n'est pas exclu qu'elle en prenne l'initiative l'an prochain. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et sur certaines travées de l'Union centriste.*)

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Je demande la parole.

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

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Je n'avais pas prévu d'intervenir sur ce sujet, mais les propos de M. le rapporteur général m'y contraignent.

Je voudrais vous dire, monsieur Chinaud, avec le sourire et beaucoup de tendresse, que je maintiens l'intégralité de mes propos. J'ai pour habitude, lorsque je m'exprime, même à une heure avancée et même devant la Haute Assemblée, de peser mes mots. Vous avez souhaité me donner, toujours en toute tendresse, une leçon. Permettez-moi de vous dire que je

n'ai pas à en recevoir. Je suis ici au banc du Gouvernement pour répondre, au nom du Gouvernement, aux positions exprimées par les sénateurs.

Votre droit - il est entier - est d'exprimer votre opinion sur ce budget. Si la procédure ne vous convient pas, vous avez le droit, comme vous venez de le faire, de vous y opposer. Si vous avez des propositions à formuler, faites-le. Si vous voulez présenter des amendements, faites-le. Mais c'est mon droit de m'exprimer et j'ai l'intention de l'exercer encore ce soir et pendant cette nuit. J'ai assisté pendant plus de huit heures à l'examen d'une partie de mes crédits voilà quinze jours et je resterai cette nuit, même si l'assistance est restreinte, pour défendre mon budget.

J'ai l'intention de m'exprimer sur les amendements. Lorsque l'un d'entre eux supprime le budget d'investissement du logement, permettez-moi de considérer ce procédé, monsieur le rapporteur général, comme un artifice. Vous-même, à l'instant, dans vos propos, même si vous n'avez pas utilisé le terme, avez clairement exprimé qu'il s'agissait là - revenons peut-être sur ce mot d'artifice s'il vous déplaît - d'un moyen de manifester votre hostilité à l'égard d'une procédure que vous refusez.

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Par rapport à une politique !

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** J'accepte d'en discuter, mais permettez-moi de vous dire ce à quoi conduirait la méthode que vous utilisez, et que je qualifie d'« artifice », si elle était menée jusqu'à son terme : il faudrait supprimer le budget d'investissement du logement !

De la même façon, parmi les amendements qui seront présentés, certains ne me conviennent absolument pas, et j'aurai l'occasion de le dire.

Par ailleurs, à vous qui êtes un élu parisien, monsieur Chinaud, j'indiquerai, le moment venu, à quoi conduirait un certain amendement déposé par vos amis sur le budget de fonctionnement, je crois, des transports parisiens.

C'est mon rôle et je le jouerai, en toute courtoisie, à l'égard de la Haute Assemblée. Je conserverai l'attitude que j'ai toujours eue envers vous, et je vous saurais gré, monsieur le rapporteur général, d'adopter à mon égard la même attitude. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. rapporteur général.

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Monsieur le ministre, le ton que vous avez adopté dans votre réponse était légèrement différent de celui que vous aviez utilisé l'autre soir à l'égard de M. Cartigny.

Je préfère, moi aussi, celui-là ! Et je vous rends acte de ce qui vient de se passer.

J'aurais cependant aimé que vous retiriez le mot « jeu ». En effet, la discussion budgétaire n'est pas un jeu.

Je ne sais pas à quoi vous jouez ! Quant au Sénat, il n'a pas l'habitude de jouer ; il prend ses positions !

Pour ce qui est de vos remarques à propos d'un amendement déposé quelque peu imprudemment par un certain nombre de sénateurs, attendez de connaître la position de la commission des finances ! Mais je vous rassure tout de suite : sur cet amendement-là, il se trouve que nous avons la même position, tout simplement parce que nous connaissons le sujet.

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Vous voyez que nous pouvons nous entendre !

**M. le président.** Nous passons à la discussion de ce projet de budget. La parole est à M. le ministre.

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le projet de budget pour 1992 que j'ai l'honneur de vous présenter cet après-midi concerne les domaines des transports terrestres, des routes, de la sécurité routière et des voies navigables.

L'ensemble des crédits affectés à ces domaines s'élève en 1992 à 52,7 milliards de francs en moyens d'engagement et 53,3 milliards de francs en moyens de paiement ; ils sont donc en progression de 3,9 p 100 par rapport au budget réel de 1991.

Au sein de cet ensemble, le budget des transports terrestres s'élève à 44,5 milliards de francs en moyens d'engagement, traduisant une augmentation de 3,5 p. 100.

Par ailleurs, les autorisations de programme s'élèvent à 1 569 millions de francs ; elles enregistrent donc une très forte croissance - 19,8 p.100 par rapport au budget réel 1991.

Je pense qu'il est nécessaire d'indiquer le cadre dans lequel s'inscrit ce projet de budget. C'est naturellement l'Europe des Douze, dont la construction devrait prendre un pas accéléré dans quelques jours avec le traité de Maastricht.

Il est nécessaire de conforter les chances de réussite économique et sociale de la France dans ce vaste ensemble. Les infrastructures de transports sont au cœur de cette réussite, car elles nous permettront de tirer pleinement parti de la place centrale qu'occupe notre pays au sein de l'Europe géographique, en même temps qu'elles assureront la cohésion du territoire national.

Une contrainte majeure s'impose à nous comme à l'ensemble des pays : la raréfaction de l'épargne mondiale et, lié à cela, des taux d'intérêt élevés. Nous devons donc chercher à mobiliser l'épargne pour l'aménagement du territoire à travers nos infrastructures.

Le problème du financement sera l'une des questions majeures, avec l'environnement et les aspects sociologiques, du débat national que j'ai lancé le 1<sup>er</sup> octobre dernier. Il s'agira d'une vaste consultation qui concernera les agents économiques et sociaux, les élus, les associations et les usagers.

Par ailleurs, cette réflexion pourra être éclairée par les solutions qu'aura pu trouver M. Philippe Essig pour le financement du T.G.V. Est, dont j'ai voulu faire un « cas d'école » pour le financement d'autres infrastructures.

Mais, au-delà de la construction européenne, le contexte dans lequel s'inscrit notre politique des transports, c'est celui d'un monde ouvert et interdépendant.

Dans cette économie devenue globale, il est nécessaire de réaffirmer la nécessité d'un équilibre entre la concurrence et le service public. Il convient en effet qu'un certain nombre de fonctions collectives soient pleinement assurées au bénéfice de tous.

Ces missions de service public peuvent être assurées de différentes façons, à savoir directement par l'Etat, par des entreprises publiques, par les collectivités locales, voire par concessions. Ce qui m'importe, c'est que ces missions soient effectivement assurées. Et, pour qu'elles le soient, il faut des entreprises publiques ou des établissements publics dynamiques, comme la S.N.C.F., qui disposent des moyens pour assurer leur pérennité et leur développement.

Autrement dit, ces entreprises, qui subissent aussi la concurrence des autres modes de transport, doivent réussir, c'est-à-dire accomplir à la fois leur mission de service public et des activités concurrentielles.

Le développement de ce que j'appelle « un service public conquérant » doit naturellement permettre de produire des comptes équilibrés. Cet équilibre est nécessaire si l'on veut que la S.N.C.F. contribue pleinement au développement d'un système de transport moderne et compétitif, répondant aux besoins de l'économie.

Nul ne souhaite que la S.N.C.F. renoue avec les déficits chroniques qui ont paralysé pendant des années sa modernisation. Pourtant, l'équilibre financier que la S.N.C.F. a connu ces dernières années est fragile, et l'entreprise traverse une période à nouveau difficile, qui résulte essentiellement de la baisse de trafic liée à la guerre du Golfe.

L'entreprise doit donc mettre en œuvre les mesures de gestion adaptées à cette situation par la mise en œuvre d'une politique commerciale plus dynamique, par l'ajustement des effectifs et par des départs volontaires ou à la retraite.

Néanmoins, le respect de l'équilibre ne pourra être assuré en 1992, conformément aux objectifs fixés par le contrat de plan, que par une reprise très nette du trafic.

J'indique maintenant que l'Etat, conformément à ses engagements contractuels, mobilisera près de 37 milliards de francs au profit de la S.N.C.F. et de sa modernisation.

Outre l'accomplissement de ses missions de service public - c'est son premier objectif -, la S.N.C.F. doit veiller à sa compétitivité pour assurer le financement des liaisons à grande vitesse.

Voilà deux ans, le T.G.V. Sud-Est franchissait le cap des 100 millions de voyageurs et le T.G.V. Atlantique devenait une réalité. Dès aujourd'hui, ces T.G.V. sont connectés par l'intermédiaire de la gare de Massy.

Et le développement se poursuit avec le contournement Est de Lyon, qui sera mis en service en 1994 pour atteindre Valence, ou encore avec l'interconnexion en région parisienne, qui sera mise en service progressivement entre 1994 et 1996 et, enfin, avec le T.G.V. Nord, qui commence à prendre forme entre Paris et Lille, et qui sera mis en service vers la mi-1993, en cohérence avec le démarrage de la liaison Transmanche.

Ces réalisations et les programmes futurs décidés lors du C.I.A.T. en mai dernier, ainsi que le T.G.V. Méditerranée contribuent à la réussite des entreprises d'équipement françaises sur les marchés internationaux.

Je voudrais également évoquer le transport combiné. Je crois, en effet, que l'alliance du rail et de la route est une nécessité, en France et en Europe, pour faire face au développement prévu du transport de marchandises. C'est une activité que nous comptons développer, conformément aux orientations du contrat de plan passé entre l'Etat et la S.N.C.F.

Pour encourager son développement, l'Etat participe au financement des travaux d'élargissement des gabarits portant sur les liaisons à caractère européen Kehl-Cerbère et Dunkerque-Modane, ou encore la desserte du port du Havre.

Il a également mis en place un programme d'aide à l'acquisition des matériels spécifiques au transport combiné - des caisses mobiles - avec un taux de financement privilégié pour les transporteurs routiers.

Puisque j'évoque le transport routier, je voudrais d'abord indiquer qu'il est une composante essentielle de notre système de transport.

Confronté à une déréglementation brutale à partir de 1986, le transport routier se trouve aujourd'hui dans une situation d'autant plus délicate que le tassement de la croissance des trafics a accentué les difficultés.

Il faut évidemment prendre les mesures correctrices nécessaires, qui accélèrent l'assainissement de ce secteur et qui facilitent son retour à un fonctionnement normal dans l'économie générale de notre pays.

Fidèle à la méthode que j'ai mise en œuvre dans des domaines stratégiques pour notre pays - je veux parler des postes et télécommunications - j'ai souhaité que la concertation et l'esprit de responsabilité l'emportent ici aussi. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé, M. Georges Sarre et moi-même, la tenue d'une table ronde, qui a réuni, le 21 novembre, des représentants des chargeurs, des transporteurs et des pouvoirs publics.

Cette décision figure dans un plan en quinze mesures, que j'ai présenté au début du mois de novembre et qui comporte notamment la mise au point de modèles de contrats simplifiés, facilement utilisables par les petits transporteurs.

Ce plan prévoit aussi des textes réprimant le recours abusif à la sous-traitance, le renforcement des conditions d'accès à la profession, afin de mieux reconnaître la compétence nécessaire à l'exercice de cette activité.

Ce plan établit également la nécessité de développer des relations de partenariat entre les professionnels, qui doivent prendre le pas sur les relations de dépendance que l'on constate parfois aujourd'hui, notamment en matière de délais de paiement. Je souhaite que les relations entre transporteurs et clients soient équilibrées.

C'est une évidence, la qualité des chaînes de transport et la santé des entreprises du secteur profitent aux utilisateurs et renforcent leur compétitivité. Mais il ne peut y avoir qualité et bonne santé financière des entreprises de transport sans relations commerciales et économiques équilibrées, et c'est cet équilibre dans leurs relations que j'ai invité les partenaires commerciaux à rechercher au cours de la table ronde.

J'indique maintenant que, dans le domaine des transports terrestres, la priorité va naturellement aux transports collectifs urbains, qui contribuent à l'amélioration de la vie quotidienne.

En Ile-de-France, où l'Etat a une responsabilité spécifique dans la préparation du schéma directeur, le projet de budget pour 1992 assure un concours au fonctionnement des transports collectifs en Ile-de-France de plus de 5 milliards de francs.

Toujours en Ile-de-France, les investissements progresseront de 50 p. 100 en autorisations de programme, et permettront la mise en œuvre de projets tels que Météor - métro Est-Ouest rapide - et E.O.L.E. - Est-Ouest liaison express - dont les travaux viennent de démarrer.

Dans les villes de province, 1992 marquera une accélération du rythme de réalisation du programme d'investissement de 2 milliards de francs pour les métros et les tramways, qui a été décidé en 1989.

Parmi ces opérations, je citerai la ligne 2 du V.A.L. - véhicule automatique léger - de Lille, le prolongement de la ligne 1 du métro de Marseille, le V.A.L. de Toulouse, la ligne D du métro de Lyon, les tramways de Rouen, Strasbourg et Nantes.

Les autorisations de programme atteignent cette année 480 millions de francs, soit une progression de près de 7 p. 100, ce qui illustre la poursuite de l'effort de l'Etat en faveur des transports en commun.

En ce qui concerne les routes, je voudrais rappeler, avant d'en venir aux moyens pour 1992, qu'une réduction d'un peu plus de un milliard de francs en autorisations de programme a dû être opérée en début d'année 1991, à la suite des contraintes économiques liées à la guerre du Golfe.

Cette réduction a porté pour l'essentiel sur des opérations financées à 100 p. 100 par l'Etat, de façon à ne pas remettre en cause les opérations cofinancées et à peser le moins possible sur l'activité des travaux publics. Cela a conduit à ralentir le rythme de réalisation des grands programmes de désenclavement du Massif central, c'est-à-dire les autoroutes A 75, A 20 et la R.N. 7, sur lesquelles près de 4 milliards de francs ont néanmoins été déjà engagés depuis 1988.

L'objectif du Gouvernement est d'achever le lancement de ces opérations d'ici à 1996 pour assurer au plus vite le nécessaire désenclavement du Massif central. Le C.I.A.T. du 28 novembre dernier, qui était consacré à l'aménagement rural, vient de le confirmer très clairement.

D'ores et déjà, près d'un tiers de ces itinéraires est réalisé, et les autorisations de programme prévues dans le projet de budget pour 1992 progressent de 16,5 p. 100.

Deux autres grands projets ont mobilisé mon ministère. Je veux parler de la desserte de la Tarentaise et des sites olympiques, qui est maintenant totalement achevée, et de l'aménagement de la R.N. 1, entre Boulogne et la frontière belge, qui sera réalisé en 1993 comme prévu pour accueillir les usagers du tunnel sous la Manche.

L'Etat tiendra ses engagements par les contrats de plan avec les régions, pour lesquels le projet de loi de finances pour 1992 prévoit une enveloppe de 3,3 milliards de francs en autorisations de programme.

Cette enveloppe sera complétée par des ressources provenant des excédents d'Autoroutes de France. Ainsi, 1,2 milliard de francs d'autorisations de programme supplémentaires ont été affectées au budget des routes en loi de finances rectificative pour 1991, laquelle a été examinée hier par l'Assemblée nationale.

Cette décision, prise par le Gouvernement dans un contexte budgétaire difficile, marque un effort tout à fait exceptionnel pour contribuer à l'aménagement du territoire et à la fluidité des transports de notre pays.

Les investissements routiers atteindront près de 5,8 milliards de francs, soit une augmentation de près de 9 p. 100 des crédits disponibles par rapport à l'année précédente.

Dans le projet qui vous est présenté pour l'année 1992, le budget des routes s'élève à 8 milliards de francs en crédits de paiement et à 5,5 milliards de francs en autorisations de programme. Ces crédits seront donc, comme je viens de vous le dire, complétés dès le début de l'année prochaine par les crédits ouverts dans le collectif de 1991.

Dans le domaine de l'entretien routier, les crédits s'élèvent à 2,8 milliards de francs. Compte tenu des travaux déjà réalisés pour mettre hors gel le réseau routier national, qui est aujourd'hui renforcé à plus de 84 p. 100, les efforts porteront principalement, en 1992, sur les ouvrages d'art. La dotation de gros entretien augmentera donc de 11 p. 100. Elle doit

permettre d'éviter que ne se produisent, en France, des situations dramatiques comme celles que l'on constate aujourd'hui aux Etats-Unis, situations qui ont amené les pouvoirs publics américains à prendre des décisions extrêmement importantes du point de vue financier voilà quelque temps.

S'agissant des autoroutes, leur financement ne passe pas, comme vous le savez, par le budget de l'Etat. L'année 1991 se traduit par une forte augmentation du volume d'emprunts autorisés et des investissements. Avec plus de 11 milliards de francs, nous atteignons le plus haut niveau de dépenses depuis la création du système de concessions mis en place en 1955.

Le financement des 500 kilomètres d'autoroutes en chantier est assuré, tout comme celui des 221 kilomètres d'autoroutes nouvelles au lieu de 155 kilomètres en 1990. Le relèvement des tarifs de péage au 1<sup>er</sup> août 1991, après une période de blocage de trente mois, permettra d'améliorer la capacité de financement des sociétés d'autoroutes, qui doivent étendre leur réseau de 3 700 kilomètres en quinze ans.

Dans un instant, M. Georges Sarre vous présentera les moyens consacrés aux voies navigables et le budget de la sécurité routière.

Pour ma part, je mettrai l'accent sur une nouvelle conception de l'exploitation et de l'information routière.

En effet, pour faire face au développement du trafic automobile, il faut aussi imaginer une meilleure exploitation de la route et une meilleure gestion du trafic en utilisant davantage les technologies de communication ou en mettant au point de nouveaux systèmes d'information des automobilistes. Autrement dit, il s'agit de développer une « route intelligente ».

Par exemple, le système Carminat permet, grâce à un système informatique embarqué, de fournir une aide à l'automobiliste sur l'état du trafic, les parcours à suivre et toutes sortes de services rationalisant l'usage de la route. Plusieurs sites européens ont été retenus pour ces tests, notamment l'Ile-de-France, l'axe Paris-Londres et l'axe Rhin-Lyon-Méditerranée.

Un effort particulier est donc prévu dans le projet de budget 1992. Au-delà des 137 millions de francs consacrés à la circulation routière, 17 millions de francs seront consacrés aux études de faisabilité et à l'expérimentation des systèmes nouveaux.

Mesdames, messieurs les sénateurs, tels sont les principaux traits de la politique qu'il sera possible de mener en 1992 grâce aux moyens budgétaires que vous examinez aujourd'hui.

Si j'avais à qualifier d'un mot ce budget, je dirais qu'il est solidaire.

Il est solidaire des contraintes internationales qui pèsent sur l'économie de notre pays, solidaire des grands équilibres que souhaite maintenir le Gouvernement, solidaire des enjeux européens, solidaire, enfin, tout simplement parce que son objectif est d'affermir la cohésion du territoire national, de l'irriguer et de favoriser la réussite de notre pays. (*Applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, comme vous le savez, M. Quilès vient de le rappeler, le contexte du budget pour 1992 est rigoureux ; il serait parfaitement inutile de se le dissimuler. Mais, je tiens à le souligner d'entrée de jeu, les actions qui sont entreprises depuis plus de trois ans et, surtout, celles qui démarreront les prochains mois, seront dans un cas, menées à bien, dans l'autre, lancées.

Quand on évoque la sécurité routière, on pense avant tout à la vie des Français. Les résultats encourageants que l'on enregistre depuis plus d'un an en sont, je le crois, la meilleure mesure.

Dans cette tendance à l'amélioration de la sécurité routière, le mois d'octobre 1991 est à distinguer particulièrement. Alors que, par rapport au mois d'octobre 1990, la circulation des véhicules a augmenté de 5 p. 100 sur le réseau national, le nombre de tués a diminué de 13,9 p. 100, ce qui représente cent trente et une vies épargnées.

Parallèlement, au mois d'octobre 1991, on compte 2 427 blessés de moins qu'à la même époque l'an passé, ce qui revient à une baisse du nombre de blessés de

11,7 p. 100 ! Il faut remonter à une période allant de 1958 à 1960 pour trouver un meilleur bilan. Encore la comparaison doit-elle tenir compte du fait qu'à l'époque le parc des véhicules à quatre roues était de 5 millions alors qu'il est aujourd'hui de 23 à 24 millions.

Au mois d'octobre de l'année 1971, le nombre de tués était de 1 628. Vingt ans après, nous sommes parvenus, pour la même période, à diviser par deux ce nombre. Sur un an, de novembre 1990 à octobre 1991, le nombre de tués a diminué de 1 073, soit 10 p. 100, celui des blessés a diminué de 11 p. 100, ce qui représente, là encore, un important progrès, progrès qui nous encourage à poursuivre résolument notre action.

L'année 1992 verra l'entrée en vigueur, dès le 1<sup>er</sup> janvier, du contrôle technique des véhicules, des dispositifs de retenue pour enfants. Le 1<sup>er</sup> juillet, ce sera celle du permis de conduire à points.

Ces mesures auront aussi des effets sur l'activité économique et sur l'image des services publics.

La mise en place des réseaux et des centres de contrôle technique impliquent plusieurs secteurs de l'activité économique : constructeurs, compagnies d'assurances...

L'entrée en vigueur du permis à points, mesure à la fois dissuasive et pédagogique, est certainement un facteur puissant pour l'évolution des comportements et de l'action administrative.

Je crois important de souligner, en effet, que l'action réglementaire du Gouvernement est d'abord un puissant levier pour l'amélioration de la sécurité et pour le soutien à l'activité économique. Ensuite, par un effet de retour, le rôle et l'image des services publics s'en trouveront modifiés.

Comme je viens de le dire, la sécurité routière consiste à faire de la pédagogie auprès des conducteurs ; cela fait partie d'une approche générale.

J'insisterai tout particulièrement sur la démarche partenariale qui est la nôtre dans ce domaine : en direction des automobilistes, bien sûr, mais aussi avec les collectivités locales et, bien entendu, avec les entreprises et les constructeurs.

L'année 1992 verra, à ce titre, la continuation de notre politique de communication. Mais elle sera marquée par des initiatives importantes dans le domaine des nouvelles technologies informatiques d'exploitation routière pour lequel nous avons pu obtenir - M. Quilès vous l'a dit - des crédits importants, en particulier 10 millions de francs en crédits de paiement.

Pour mener à bien cette politique, nous disposerons de moyens à peu près constants par rapport à 1991 en dépenses ordinaires et en investissements : 769,56 millions de francs contre 828,05 millions de francs en 1991.

Face au développement du trafic, intracommunautaire notamment, à l'instauration du cabotage, à la mise en place du grand marché européen, la politique budgétaire des transports routiers doit renforcer nos capacités d'action avec, comme objectif, de faire respecter les règles de la concurrence.

C'est là une contribution majeure du service public au fonctionnement de l'économie, mais aussi à une bonne compréhension entre les transporteurs routiers et les autres usagers de la route.

Je veux ici marquer l'effort accompli en direction du contrôle des règles de la concurrence.

Pour remplir ces missions, 3,6 millions de francs en investissement et 3,7 millions de francs en fonctionnement y seront consacrés en 1992, soit une augmentation de 34 p. 100 en fonctionnement et un doublement en ce qui concerne l'équipement des services.

L'année 1992 verra la poursuite de l'effort de création d'emplois.

Il y va de la réussite de ce secteur dans un monde où la liberté tarifaire est désormais la règle, ce qui n'empêche pas, bien au contraire, le Gouvernement et les administrations de faciliter les transitions et de favoriser la concertation avec les professionnels.

C'est ainsi que le Gouvernement a décidé, le mois dernier, de prendre un certain nombre de mesures qui visent à répondre aux préoccupations de la profession, mais aussi à adapter la situation de ce secteur d'activité indispensable à

notre économie. M. Quilès en a évoqué quelques-unes. Je voudrais que chacun comprenne le sens de la démarche qui est engagée.

Premièrement, les délais de paiement sont réduits à un maximum de trente jours ; un protocole est proposé par le directeur des transports terrestres aux organisations professionnelles.

Deuxièmement, la responsabilité des chargeurs est mise en jeu ; un décret sera pris pour réprimer les abus les plus manifestes.

Troisièmement, un modèle de contrat de sous-traitance est établi de façon à mieux définir les droits et les obligations des sous-traitants et à améliorer leurs garanties.

Quatrièmement, le versement des charges fiscales et sociales des entreprises de transport en difficulté est étalé.

Cinquièmement, s'agissant des péages autoroutiers, une concertation est engagée entre les sociétés d'autoroutes et la profession pour examiner la possibilité de consentir des rabais commerciaux sur les abonnements et de créer des tarifs « heures creuses ».

Sixièmement, il y aura des prêts à taux préférentiel.

Septièmement, les conventions collectives et le droit social seront respectés, ce qui, dans ce secteur, est évidemment particulièrement important.

Enfin, huitièmement, le taux de la taxe sur les conventions d'assurances relatives aux véhicules utilitaires d'un poids supérieur à 3,5 tonnes avait été ramené de 18 à 9 p. 100 par la loi de finances pour 1991.

Dans le même esprit d'amélioration de la compétitivité, le taux de la taxe est ramené à 7 p. 100 par la loi de finances pour 1992. M. Quilès et moi-même sommes par ailleurs encore en discussion avec les ministres responsables du budget pour parvenir, en 1992, au taux de 5 p. 100. J'ai bon espoir d'aboutir.

La mise en œuvre de ces mesures, qui constitue un engagement sans précédent des pouvoirs publics, fera l'objet d'un suivi attentif de la part du Gouvernement en liaison avec les représentants de la profession.

L'année 1991 a donc été une grande année pour les voies navigables avec la mise en place de Voies navigables de France.

Il en résultera, c'est le principe même de l'établissement à caractère industriel et commercial, une participation dominante des usagers, mais le budget de l'Etat continuera d'apporter sa contribution au financement des infrastructures, c'est-à-dire la restauration du réseau et le lancement de nouvelles opérations sur le tracé de la liaison Rhin-Rhône : les dragages de la Saône et Niffer-Mulhouse.

L'ensemble des voies navigables bénéficiera, en 1992, d'un budget de 940 millions de francs.

Le budget de Voies navigables de France s'élèvera, en 1992, à 838,5 millions de francs. Sur ce budget, l'établissement consacra 517,62 millions de francs aux opérations d'investissement.

En 1991, le budget d'investissement de Voies navigables de France se sera élevé à 473,7 millions de francs. Vous noterez, monsieur le rapporteur, que, grâce à la réforme instituant l'établissement public, le volume des investissements connaîtra une progression de 43 millions de francs en 1992.

L'année 1992 sera aussi une grande année, car elle verra la mise en chantier du deuxième volet de la réforme des voies navigables avec la modification de ce que l'on appelle l'exploitation réglementée, issue de la loi de 1941, laquelle donnait à l'Etat la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement du transport fluvial.

Il s'agit de passer, en prenant les précautions nécessaires, d'un système administré à un régime de liberté organisée où le transport du fret pourra être convenablement rémunéré.

Mesdames, messieurs les sénateurs, il ne faudra pas manquer cette occasion pour moderniser l'ensemble des professions des voies navigables et illustrer ainsi l'action du service public en faveur d'une plus grande efficacité économique et sociale.

Je ne voudrais pas achever cette présentation du projet de budget pour 1992 sans évoquer le transfert de Voies navigables de France à Béthune.

Je rappelle que cette ville est située au cœur du réseau navigable de l'Europe du Nord-Ouest, sur le canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes, qu'elle est à la fois proche de Paris et voisine de l'agglomération lilloise. Dès l'été 1993, avec le T.G.V. Nord, elle sera encore plus « proche », à une heure quinze de la capitale et à quinze minutes de Lille, avec cinq aller et retour par jour.

Je sais que ce mouvement crée des difficultés, que nous comprenons, pour une partie du personnel. Je veux dire ici solennellement que les intérêts des membres du personnel - il s'agit de soixante-dix personnes - ne seront en aucune façon négligés dans l'application de cette décision. Un plan social leur sera proposé très prochainement et il sera tenu compte de leur statut spécifique de salarié d'un établissement public. Tous les aspects de cette délocalisation seront, bien entendu, traités en étroite liaison avec les représentants du personnel.

Je précise qu'un haut fonctionnaire, qui sera nommé dans les prochains jours, aura pour mission d'organiser une concertation étroite et un suivi du dossier de chaque personne, de façon que ce transfert s'effectue dans les meilleures conditions possibles.

Je veux, en effet, que cette décentralisation soit exemplaire, car c'est une des conditions de la réussite de la réforme des voies navigables.

Certains ont pu reprocher au Gouvernement de délaissé la politique nationale d'aménagement du territoire. Ils ne peuvent que se réjouir, aujourd'hui, de la vigueur des récentes décisions gouvernementales en la matière.

J'ai souhaité, mesdames, messieurs les sénateurs, dessiner, à travers la présentation du projet de budget, les grands axes de notre politique pour 1992. Je suis persuadé que cette politique sera comprise par les Français et contribuera, par le biais de l'action publique, à améliorer le niveau et la qualité de l'activité économique, ainsi que la vie quotidienne de nos concitoyens. (*Applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur le banc des commissions.*)

**M. le président.** La parole est à M. Loridant, en remplacement de M. Masseret, rapporteur spécial.

**M. Paul Loridant, en remplacement de 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 président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je vous demande de bien vouloir excuser notre collègue M. Jean-Pierre Masseret, que d'impératives obligations ont retenu dans sa ville de Metz.

En dehors des voies navigables, qui font l'objet d'un rapport spécifique, les crédits prévus pour les transports terrestres en 1992 atteignent un montant de 44,3 milliards de francs. Avec une progression de 3,7 p. 100 en francs courants par rapport aux crédits votés pour 1991, l'évolution de ce budget s'inscrit dans la moyenne de l'évolution des budgets civils de l'Etat.

Les dépenses ordinaires, constituées pour l'essentiel de crédits d'interventions publiques, s'élèvent à près de 43 milliards de francs, en augmentation de 3,2 p. 100. Les dépenses en capital, quoique minoritaires au sein de ce budget, avec un montant de 1,4 milliard de francs, font l'objet d'un effort particulier puisque la progression des crédits de paiement atteint près de 21 p. 100.

J'aborderai tout d'abord les concours de l'Etat à la S.N.C.F. qui, avec un montant global de plus de 37 milliards de francs, représentent la principale masse de ce budget, soit 84 p. 100 du total des crédits.

La contribution de l'Etat à la S.N.C.F. traduit l'application exacte des engagements souscrits par l'Etat dans le cadre du contrat de plan signé le 14 mars 1990 pour la période 1990-1994.

Elle correspond à deux objectifs essentiels : la compensation du coût des missions de service public imposées à la S.N.C.F. et l'harmonisation des conditions de concurrence avec les autres moyens de transport.

Au titre de la compensation des missions de service public, sont ainsi prévues : une contribution pour le maintien des installations nécessaires aux besoins de la défense du pays ; une contribution à l'exploitation des services régionaux de

voyageurs, pour un montant de 4 milliards de francs ; une compensation au titre des tarifs sociaux, d'un montant de 1,8 milliard de francs ; une contribution à l'équilibre des comptes de l'activité du transport de voyageurs dans la région Ile-de-France, atteignant près de un milliard de francs.

Au titre de l'harmonisation des conditions de concurrence entre les différents modes de transport, la contribution aux charges d'infrastructures s'élève à 11,2 milliards de francs tandis que la contribution aux charges de retraite atteint 14,7 milliards de francs.

Le montant particulièrement élevé de cette dernière contribution s'explique par le déséquilibre démographique du régime de retraite de la S.N.C.F. ainsi que par les conditions très favorables dont il fait bénéficier les cheminots.

Enfin, en application de l'article 28 du contrat de plan, l'Etat apportera son concours à l'assainissement de la situation financière de la S.N.C.F. par un versement d'un peu plus de 4 milliards de francs au service annexe d'amortissement de la dette, créé le 1<sup>er</sup> janvier 1991 et sur lequel a été transféré le montant des déficits cumulés à la fin du précédent contrat de plan, soit 38 milliards de francs.

Cela m'amène à faire le point de l'évolution de la situation financière de la S.N.C.F.

En 1990, l'objectif essentiel du contrat de plan, à savoir le maintien de l'équilibre financier, a pu être atteint pour la deuxième année consécutive, avec un résultat net comptable bénéficiaire de 17 millions de francs.

En revanche, la situation financière de l'entreprise nationale s'est dégradée au cours de l'exercice 1991. En effet, la réduction sensible du trafic, qui a affecté aussi bien sa composante « voyageurs » que sa composante « marchandises », sous l'effet du ralentissement de la conjoncture économique, a entraîné une chute des recettes d'exploitation de 5,3 p. 100 au premier semestre.

Afin de tenter de sauvegarder l'équilibre financier, la société nationale a été contrainte de mettre en place un plan d'économies portant sur un milliard de francs de dépenses. De manière à adapter les moyens au trafic, des suppressions ou des regroupements de trains sur les lignes existantes, ainsi qu'une diminution supplémentaire des effectifs ont été décidés. En outre, des investissements d'un montant de 400 millions de francs ont été différés.

En dépit de ces mesures, il n'est pas certain que la S.N.C.F. puisse maintenir son équilibre financier. Dans le projet de budget de la S.N.C.F. pour 1992, actuellement en préparation, sont envisagés un déficit s'élevant à 778 millions de francs et une diminution des effectifs de l'ordre de 4 800 personnes. Par ailleurs, le poids de la dette reste très lourd, avec des charges d'intérêts de l'ordre de 10 milliards de francs par an.

En ce qui concerne les investissements de la S.N.C.F., l'année 1991 a été marquée par l'adoption du schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, arrêté par le comité interministériel d'aménagement du territoire du 14 mai dernier.

Ce schéma comporte seize projets de lignes nouvelles, constituées en un réseau de 4 700 kilomètres et interconnectées en Ile-de-France. Au terme de la réalisation de ces liaisons, les grandes métropoles régionales se trouveront toutes à des temps de parcours compris entre une heure et trois heures quinze de Paris.

Le coût financier global de la réalisation du schéma directeur est évalué à 210 milliards de francs, dont 180 milliards en infrastructures. Toutefois, il s'agit d'un document de planification à long terme et non de programmation. Les échéanciers ainsi que les clés de financement de la réalisation des différents projets restent donc à déterminer.

Compte tenu de la faible rentabilité prévue de certaines liaisons et des capacités d'investissement limitées de la S.N.C.F., l'appel à des sources de financement extérieures, telles que les collectivités territoriales et, éventuellement, des capitaux privés, sera rendu nécessaire. L'exemple du T.G.V. Est, d'une importance particulière en termes d'aménagement du territoire, et dont le financement fait actuellement l'objet d'une mission confiée à M. Essig, en est une illustration.

Le cas du T.G.V. Méditerranée, qui rencontre de nombreuses oppositions locales, illustre, pour sa part, les difficultés de mise au point des tracés.

Pour ce qui est des liaisons dont les travaux sont déjà engagés, les perspectives sont celles que je vais exposer.

Le T.G.V. Nord devrait normalement - cela vient d'être confirmé par le ministre - être mis en service pour l'ouverture du tunnel sous la Manche à la mi-1993.

Le prolongement du T.G.V. Sud-Est jusqu'à Valence fera l'objet d'une ouverture échelonnée entre 1992 et 1994.

Enfin, l'interconnexion des lignes à grande vitesse en Ile-de-France est réalisée depuis septembre dernier en ce qui concerne la jonction entre le T.G.V. Sud-Est et le T.G.V. Atlantique, puisque la gare de Massy a été ouverte, et devrait intervenir en juin 1994 pour ce qui est de la liaison entre le T.G.V. Nord et le T.G.V. Sud-Est.

La S.N.C.F. poursuit également son programme d'investissements sur le réseau classique, comportant notamment l'achèvement du plan ferroviaire breton et de l'électrification de la ligne Paris - Clermont-Ferrand, ainsi que diverses opérations d'électrification connexes au T.G.V. Nord.

Le réseau classique ne doit pas, en effet, être négligé, dans la perspective d'un aménagement équilibré du territoire, si l'on veut éviter la mise en place d'un réseau ferroviaire « à deux vitesses ».

Enfin, la S.N.C.F. poursuit ses efforts en vue de l'obtention d'un niveau toujours plus élevé de sécurité. Cette action se traduit notamment par le développement des automatismes tendant à réduire au maximum les conséquences d'une défaillance humaine, malheureusement toujours possible ; c'est, par exemple, l'équipement progressif des lignes classiques d'un système de contrôle automatique de la vitesse par balises, déjà en œuvre sur les lignes à grande vitesse.

Je conclurai sur la S.N.C.F. en rappelant les bons résultats déjà obtenus, ou en voie d'être obtenus, par le T.G.V. à l'exportation - en Espagne, dans l'Etat du Texas, en Corée, à Taiwan, sans oublier la liaison Transmanche - qui illustrent la réussite technologique que constitue le train à grande vitesse français.

J'en viens maintenant à la contribution financière de l'Etat aux transports collectifs en région parisienne.

Les concours de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs parisiens, apportés essentiellement sous la forme d'indemnités compensatrices versées à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F. pour son réseau de banlieue, connaissent une stabilisation en 1992, avec 5,2 milliards de francs, dont 4,3 milliards au profit de la R.A.T.P.

Le rééquilibrage des parts respectives de l'Etat, des collectivités locales et des usagers dans la répartition du financement des charges d'exploitation s'est poursuivi, à la faveur du réajustement tarifaire, de 5,8 p. 100 en moyenne, intervenu en août dernier.

Toutefois, la contribution des usagers de l'Ile-de-France, à travers le prix du billet, au fonctionnement des transports collectifs reste inférieure à celle qui est supportée par les usagers de province.

Les subventions d'investissement destinées aux infrastructures de transports collectifs en Ile-de-France font, quant à elles, l'objet d'un effort substantiel de la part de l'Etat. En effet, les autorisations de programme augmentent de près de 50 p. 100 et atteignent un montant de 501 millions de francs.

Cette progression est conforme aux engagements prévus par le contrat de plan signé entre l'Etat et la région Ile-de-France. Elle permettra notamment la poursuite des travaux de prolongation des lignes n° 1 du métro et A du R.E.R., ainsi que le lancement des travaux relatifs aux projets de liaisons Météor et Eole.

En ce qui concerne les transports collectifs de province, l'Etat n'apporte pas de contribution à leur fonctionnement : il verse seulement des subventions d'investissement, destinées à des aménagements d'infrastructures.

Les autorisations de programme consacrées à la réalisation des métros et des tramways de province s'élèvent à 480 millions de francs, en progression de 6,7 p. 100. Les principales villes concernées sont Lyon et Marseille pour les métros, Lille, Nantes, Saint-Etienne, Rouen et Strasbourg pour les tramways.

En revanche, l'évolution des autorisations de programme destinées aux aides à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains s'inscrit à la baisse dans

le projet de budget pour 1992. Il en est de même pour les autorisations de programme consacrées aux transports collectifs interurbains.

Enfin, les crédits destinés à la desserte de la Corse, en application du principe dit de « continuité territoriale », s'élèvent à 825 millions de francs. Leur progression est la conséquence de la revalorisation de la dotation de continuité territoriale résultant des dispositions de la loi du 13 mai 1991 définissant le nouveau statut de la collectivité territoriale de Corse.

Il convient de noter que la renégociation des conventions particulières conclues au cours de l'année 1991 s'est traduite par un rééquilibrage des subventions au profit du transport aérien et que les compagnies maritimes ont été incitées à réaliser des gains de productivité.

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, après avoir examiné le projet de budget des transports terrestres, la commission des finances a décidé - à mon grand regret, je le dis à titre personnel - de s'en remettre à la sagesse de la Haute Assemblée pour le vote des crédits.

**M. Roland Courteau.** Hélas !

**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. Loridan, je me contenterai de souligner que le projet de budget pour 1992 prévoit, en ce qui concerne les transports terrestres, une progression de 3,3 p. 100 des crédits de paiement et de 7,7 p. 100 des autorisations de programme.

Rappelons qu'il y a un an, à pareille époque, le projet de loi de finances pour 1991 traduisait des ambitions très nettement supérieures, avec une augmentation de 8,2 p. 100 des crédits de paiement et de 13,6 p. 100 des autorisations de programme.

Si l'on tient compte de l'inflation, il y a donc là incontestablement un coup de frein qu'expliquent sans doute les nécessités d'une situation budgétaire pour le moins délicate. N'avez-vous pas vous-même qualifié votre budget de « budget de rigueur », monsieur le ministre ?

Pour caractériser ce budget, on pourrait dire qu'il s'agit plus d'un budget de consolidation ou de maintien de l'existant que d'un budget d'innovation.

Le véritable point fort de ce budget, c'est le respect des engagements de l'Etat par rapport au contrat de plan signé avec la S.N.C.F. La progression des subventions d'investissement en faveur des transports collectifs en Ile-de-France est une mesure positive qui mérite également d'être notée. Avec 500,9 millions de francs en autorisations de programme, ces subventions progressent de 49,1 p. 100 par rapport à 1991.

Comme les années précédentes, c'est la S.N.C.F. qui reçoit la majeure partie des crédits : 37 milliards de francs, soit 83 p. 100 du total des sommes affectées aux transports terrestres.

La contribution au fonctionnement des transports collectifs en Ile-de-France vient ensuite avec 5,219 milliards de francs, à peu près stable d'une année sur l'autre en raison du relèvement des tarifs intervenu en août 1991.

Le reste des crédits se répartit entre, d'une part, les transports collectifs urbains en province - 500 millions de francs d'autorisations de programme et 390 millions de francs de crédits de paiement - et, d'autre part, les aides à l'amélioration des transports collectifs régionaux et interdépartementaux, les autorisations de programme s'élevant à 41 millions de francs et les crédits de paiement à 53,9 millions de francs. Ce dernier poste enregistré, d'ailleurs, une sensible diminution par rapport à l'année précédente.

Il faut signaler enfin, au titre de l'aide au développement de la productivité des transports de marchandises, que 49 millions de francs d'autorisations de programme et 65 millions de francs de crédits de paiement sont inscrits, ces subventions concernant notamment les transports combinés, qui stagnent. A ce sujet, il serait intéressant, monsieur le ministre, de savoir quelles sont les solutions qui ont été adoptées dans les autres pays.

On peut dire d'une manière générale que 1991 n'a pas été une bonne année pour les transports terrestres. Qu'il s'agisse de la S.N.C.F., de la R.A.T.P. ou même des transports routiers, nous constatons, d'après les chiffres déjà disponibles, une morosité générale, qui s'est concrétisée par des baisses de 2 ou 3 p. 100 du trafic ferroviaire et d'environ 1 p. 100 pour le trafic routier. Cela ne manquera pas de se répercuter sur les comptes de fin d'année.

En ce qui concerne la situation financière de la S.N.C.F., les résultats bénéficiaires constatés en 1989 - 138 millions de francs - et, à un moindre degré, en 1990 - 17 millions de francs - auront été de courte durée puisque les prévisions pour l'année 1991 sont pessimistes, comme vous l'avez vous-même rappelé.

Pour tenter de parvenir néanmoins à l'équilibre financier en fin d'année, la S.N.C.F. a engagé un programme d'économies qui a entraîné, et tout le monde le regrette, la fermeture de lignes et de gares, dites non rentables, et des réductions de personnel. Finalement, le solde net sera d'environ 4 000 personnes.

Mais la diminution du trafic voyageurs, 3 p. 100 selon les prévisions, est peut-être aussi la conséquence de la politique commerciale mal comprise de « nuancement » des tarifs, qui aboutit à majorer d'un supplément le tarif de nombreuses relations aux heures de pointe sans que cela s'accompagne, en contrepartie, d'un meilleur confort, d'une diminution significative des temps de trajet ou d'une ponctualité plus grande.

Cette pratique peut donc inciter une partie de la clientèle à préférer la voiture individuelle, qui offre l'avantage d'un moindre coût dès lors que plusieurs personnes voyagent ensemble.

Sur un plan plus général, il convient de rappeler que l'endettement de la S.N.C.F. est supérieur à 100 milliards de francs, dont 38 milliards ont été transférés au service annexe de l'amortissement de la dette au titre des charges indues, c'est-à-dire au titre des déficits cumulés.

La charge de la dette est de l'ordre de 8 milliards de francs pour la dette propre et de 3,8 milliards de francs au titre du service annexe pris en charge à 90 p. 100 par l'Etat.

Le chiffre d'affaires de la S.N.C.F. est de l'ordre de 55 milliards de francs.

L'importance des frais financiers est significative et explique la situation peu brillante de la S.N.C.F., qui est due aussi, pour une bonne part, aux défaillances de son partenaire principal dans le passé.

Mis à part le rythme des investissements décrits dans le rapport, il convient de souligner les mesures prises à la suite de certains accidents. Je pense ici à la catastrophe de Melun, qui a remis une nouvelle fois à l'ordre du jour le problème de la sécurité du transport ferroviaire.

Vous trouverez dans mon rapport écrit une liste d'actions entreprises par la S.N.C.F. dans ce domaine. Je me contenterai ici de souligner que le montant des réinvestissements de sécurité *stricto sensu*, c'est-à-dire à l'exclusion de ce qui concerne la sûreté des personnes contre les agressions, est passé de 1,45 milliard de francs en 1988 à 1,96 milliard de francs en 1991.

Si l'on rapproche ces chiffres du montant des investissements réalisés sur le réseau classique et le réseau d'Ile-de-France, on constate que la sécurité représentait 16 p. 100 du total en 1988 contre 20 p. 100 en 1991. C'est donc un effort très important ; j'espère qu'il ira croissant encore dans les années à venir.

Quant à la sûreté des personnes, elle a fait également l'objet d'efforts budgétaires importants qui commencent à faire sentir leurs effets, notamment sur les réseaux de banlieue, avec la création de gares d'appui, le développement de formules d'ilotage, la mise en place de matériels de télésurveillance, de liaisons radio, de bornes d'appel sur les quais, etc.

S'agissant maintenant de la R.A.T.P., je voudrais tout d'abord rappeler que l'exercice 1990 s'est soldé par un résultat comptable proche de l'équilibre.

Le projet de budget pour 1992 est marqué par la volonté de poursuivre la modernisation des équipements amorcée les années précédentes et de prolonger un certain nombre de lignes en direction de la banlieue.

Je voudrais également insister sur le fait que la mise en œuvre du plan de sécurité décidé par la R.A.T.P. à la fin de l'année 1989 semble porter ses premiers fruits.

A titre d'exemple, entre le deuxième semestre 1989 et le deuxième semestre 1990, le nombre de vols à la tire et d'agressions de voyageurs a connu une baisse notable, de 27 p. 100 pour les vols à la tire et de 28,9 p. 100 pour les agressions.

Cela s'explique par une volonté active de reconquête du territoire du métro, qui s'est manifestée par l'accroissement des effectifs chargés de la surveillance et par la création d'une brigade spéciale de 450 agents. D'ici à 1994, les effectifs passeront à 620 agents.

Enfin, nous approuvons pleinement la volonté de la Régie de lutter contre les graffitis. Elle s'est concrétisée en 1990 par des opérations « Zéro graffiti » sur certaines lignes.

Ainsi, dans le cadre de ces opérations, tout train recouvert de graffitis est signalé et nettoyé dans les vingt-quatre heures. Actuellement, 300 voitures sont remises en état chaque nuit. Par ailleurs, de nouvelles mesures de protection des stations et des voitures sont expérimentées.

Les dépenses de fonctionnement consacrées à la restauration des biens dégradés par les graffitis et autres actes de vandalisme se sont élevées, je le souligne, à 70 millions de francs. C'est à peine croyable !

Les transports collectifs urbains de province sont proportionnellement nettement moins bien pourvus dans le projet de budget que leurs homologues parisiens, avec environ 500 millions de francs d'autorisations de programme et 390 millions de crédits de paiement.

Les crédits destinés à l'amélioration des transports collectifs régionaux et interdépartementaux, qui occupent déjà une place un peu marginale dans le budget du fait de leur faible montant, enregistrent une sensible diminution.

On ne peut que le regretter, car bien des villes de province connaissent maintenant des problèmes d'encombrement ou de saturation de leurs réseaux collectifs de transport. Ils ne pourront trouver de solution qu'au prix d'un effort budgétaire beaucoup plus important.

Le trafic routier de marchandises, bien qu'il ait vu sa part de marchés poursuivre son amélioration au détriment du fer, a néanmoins baissé en valeur absolue et cette diminution du fret transporté a été aggravée par une baisse des prix. C'est l'effet de la déréglementation que vous avez évoquée, monsieur le ministre.

A cela s'ajoutent plusieurs autres sujets d'inquiétude. Je citerai, notamment, la pression accrue des écologistes et des défenseurs actifs de l'environnement, les perspectives de cabotage et les risques de dérapage, malgré les contingents qui seront affectés aux différents pays, les difficultés nées de l'augmentation des péages d'autoroute, l'évolution de la réglementation européenne, sans oublier les problèmes posés sur le plan international par la politique des transports des pays alpins.

Le projet de budget pour 1992 n'apporte pas de réponse aux demandes de la profession relatives à l'allègement de la taxe sur les assurances - je sais que vous espérez obtenir 5 p. 100 dans un an ou deux - et à la non-surtaxation du gazole.

Au contraire, il prévoit une augmentation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers applicable au gazole plus importante que celle qui résulterait de l'indexation normale sur la septième tranche d'impôt sur le revenu.

Toutefois, pour apprécier correctement la politique des pouvoirs publics dans le secteur des transports routiers de marchandises, il convient de prendre en considération plusieurs mesures de caractère non budgétaire.

Il s'agit, notamment, du plan présenté par le Gouvernement en faveur des P.M.E. Il serait souhaitable que les entreprises routières puissent bénéficier des dispositions relatives à l'allègement de la fiscalité générale, car ce sont, pour l'essentiel, des P.M.E. créatrices d'emplois. J'aimerais, monsieur le ministre, que vous nous donniez votre sentiment à cet égard.

Quinze autres mesures sont prévues, que vous avez soumise à l'accord des professionnels, monsieur le ministre. Vous en avez d'ailleurs oublié quelques-unes dans votre énumération.

La principale concerne l'harmonisation de la réglementation sociale européenne et l'application intelligente du permis à points.

Ces mesures sont positives et leur application immédiate éviterait les opérations « escargots ». La profession s'inquiète, le temps passe... Sans doute pourriez-vous nous préciser la date de leur mise en application et de la signature du protocole que vous avez proposé.

La commission des affaires économiques et du Plan a insisté sur la nécessité de mener une véritable politique des transports.

Vous avez décidé, monsieur le ministre, d'ouvrir un débat national sur les infrastructures de transport et sur leur nécessaire complémentarité en fonction de leur spécificité notamment dans la perspective de la prochaine ouverture européenne. La commission a apprécié cette initiative.

Nous souhaitons vivement que ce grand débat soit mené à la lumière des travaux de la mission sénatoriale d'information sur l'avenir de l'espace rural français et que ses conclusions soient soumises au Parlement.

Il devrait permettre de surmonter les contradictions d'intérêts entre rentabilité économique, service public, aménagement du territoire et protection de l'environnement.

Que constate-t-on aujourd'hui ?

L'année 1991 a été marquée pour la S.N.C.F. par la publication, vous l'avez dit, du schéma directeur à grande vitesse, adopté par le comité interministériel d'aménagement du territoire du 14 mai 1991.

Globalement, les projets du schéma directeur, qui portent sur 210 milliards de francs, relèvent plus de la planification que de la programmation financière, et les entraves sont tout de même nombreuses, même lorsque vous avez le consentement des propriétaires et que les projets semblent aboutir.

Ainsi, les difficultés de réalisation du T.G.V. Est, si légitimement souhaité dans les régions concernées, viennent malheureusement atténuer l'enthousiasme des partisans de la grande vitesse ferroviaire. En effet, la situation n'a pas véritablement progressé cette année et le problème du financement des quelque 22 milliards de francs d'infrastructures nécessaires demeure en suspens.

Qu'en est-il, monsieur le ministre ? Allez-vous faire appel à des financements privés pour abonder les crédits des collectivités départementales et régionales ? Vous nous avez dit tout à l'heure que c'était un cas d'école ; nous aimerions en savoir un peu plus sur vos hypothèses.

Le tracé du T.G.V. Est et le nombre des gares continuent à susciter des interrogations car il n'existe pas, pour le moment, et c'est paradoxal, de documents précis sur le sujet. En particulier, se pose le problème de la gare meusienne que M. Essig n'a pas retenue dans le rapport qu'il a remis au Gouvernement.

**M. Rémi Herment.** C'est exact !

**M. Georges Berchet, rapporteur pour avis.** D'après M. Essig, il serait impossible de rentabiliser cette gare. Or le conseil régional de Lorraine et le conseil général de la Meuse soutiennent très fermement ce projet et en garantissent financièrement la rentabilité : l'arrêt du T.G.V. est un atout capital et une garantie de développement pour le département de la Meuse.

Plus généralement, l'évolution du réseau classique est marquée, d'une part, par des fermetures de lignes de plus en plus nombreuses - elles sont quasiment quotidiennes - et, d'autre part, par l'extension du réseau à grande vitesse, qui est, certes, un facteur de développement des villes desservies, mais aussi un facteur d'isolement et de désertification pour les zones qui n'ont pas cet avantage.

Ce constat a conduit la commission des affaires économiques à souligner tout l'intérêt d'un maillage ferroviaire moderne de second niveau et d'évoquer la nécessité de maintenir le service public, et ce en vertu de la loi d'orientation sur les transports intérieurs, qui a réaffirmé dans son préambule le droit au transport pour tout citoyen.

L'accès à un réseau T.G.V., bientôt international sera pour les régions un puissant levier de développement économique.

Un panel de mesures d'accompagnement devrait être précisé lors de chaque réalisation de T.G.V. afin de ne pas créer de nouvelles spirales de désertification du milieu rural, déjà en perte de vitesse.

Le sud de la région Champagne-Ardenne offre un bon exemple des conséquences de la modification profonde et brutale des infrastructures de transport, mais on pourrait en trouver d'autres dans diverses régions françaises.

En effet, toute la Haute-Marne et ses abords immédiats deviendront une zone non desservie, une espèce de triangle des Bermudes, du fait de leur encadrement par un quadrilatère constitué par le T.G.V. Est, le T.G.V. Sud-Est jusqu'à Dijon et les liaisons rapides Dijon-Mulhouse et Mulhouse-Strasbourg.

La ligne internationale Paris-Troyes-Mulhouse-Bâle, qui constitue la diagonale de ce schéma, risque de devenir sans objet. Que devient alors l'aménagement du territoire ? C'est pour cela que les départements de l'Aube, de la Haute-Marne et ceux de la région Champagne-Ardenne se sont associés pour étudier les conditions du maintien de cette ligne, c'est-à-dire son électrification et son raccordement au réseau T.G.V.

L'amélioration du confort et la possibilité de raccordement au réseau T.G.V., ainsi qu'au réseau international sont, plus que le gain de quelques minutes par une réduction du temps de trajet, le souci primordial des responsables locaux.

Le maintien du potentiel du dépôt S.N.C.F. de Chalindrey, gare historique, en conservant la mixité de l'entretien électrique et diesel est une nécessité.

Le travail de 900 cheminots et la vie de toute une région, classée par la Communauté en zone fragile, en dépendent.

La loi d'orientation des transports intérieurs et le contrat de plan ont bien précisé le rôle et les limites d'intervention de la S.N.C.F. quant au service public, qui, hélas ! n'est pas toujours rentable d'un strict point de vue économique.

Cette loi conduit paradoxalement à privilégier la rentabilité au détriment de l'aménagement du territoire.

Si nous n'y prenons garde, le merveilleux réseau T.G.V. accentuera encore cet effet dévastateur pour la France profonde.

Nul ne l'ignore, mais n'y a-t-il pas un moyen de donner une chance de survie aux zones de notre pays menacées par le déclin ?

En vertu d'un aménagement du territoire bien compris, ne serait-il pas possible d'affecter à la S.N.C.F. une dotation financière spécifique, hors critères de rentabilité économique et hors contrat de plan, pour le maintien d'un minimum de maillage ferroviaire dans les zones défavorisées ?

Le traitement spécifique de l'espace rural mérite bien qu'un effort particulier soit fait en faveur de ceux qui, fiscalement, allègent les frais de transport de la région parisienne.

L'équilibre du monde rural et son développement dépendent du maintien d'infrastructures de désenclavement. Par ailleurs, les décisions à prendre en ce domaine devraient avoir des conséquences en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement face à une croissance non maîtrisée du trafic routier.

C'est pourquoi tout ce qui concerne les transports dans leurs rapports avec l'aménagement du territoire doit être du ressort de l'Etat et non pas de celui de la S.N.C.F. seule, qui, bien que hautement qualifiée, est enfermée, du fait du contrat, dans des critères de rentabilité. N'est-ce pas là un sujet de réflexion pour le grand débat public que vous organisez ?

Ne me répondez pas, monsieur le ministre, qu'il existe des contrats de plan en matière de routes nationales et des possibilités de conventions avec la S.N.C.F.

Tant que ces différentes conventions ou contrats de plan ne seront pas modulés en fonction des déséquilibres financiers des régions et des départements, déséquilibres nés de la décentralisation, la politique d'aménagement du territoire sera réservée aux plus offrants, c'est-à-dire aux plus riches.

Si tel est également votre sentiment, nous serions heureux que vous preniez les mesures susceptibles de favoriser un développement harmonieux de notre pays.

Compte tenu de ces observations, la commission des affaires économiques et du Plan a décidé de s'en remettre à la sagesse du Sénat sur les crédits prévus pour les transports

terrestres dans le projet de budget pour 1992. (*Applaudissements sur les travées du R.D.E., de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

**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, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon intervention sera brève et, ai-je envie d'ajouter, à la mesure de l'évolution des crédits alloués par l'Etat au budget des voies navigables.

L'année 1991 était pourtant porteuse d'espoir avec la réforme de la gestion et du financement des voies navigables consécutive à l'adoption de l'article 124 de la loi de finances pour 1991. Cette réforme devait permettre une évolution décisive des moyens mis à la disposition de la modernisation des voies navigables, secteur dont vous avez tous, mes chers collègues, l'intime conviction qu'il représente un intérêt stratégique, écologique et économique majeur pour l'avenir de notre pays. Malheureusement, comme vous allez pouvoir le constater à l'examen du budget qui vous est soumis, il n'en sera rien.

C'est dommage car les mesures de restructuration de la flotte et de la profession entreprise depuis 1986, qui se poursuivent avec le plan communautaire d'assainissement de la cale, commencent à porter leurs fruits. En effet, on constate sur cette période une diminution de 25 p. 100 de la capacité de la flotte, passage obligé pour améliorer la compétitivité de cette profession.

C'est dommage également car l'évolution du trafic, malgré les problèmes d'infrastructures et ceux qui ont résulté de la guerre du Golfe, est restée stable, ce qui démontre bien que, si nous ne voulons pas rendre irrémédiable notre retard, il nous faut réagir vite et fort.

Je me propose donc, mes chers collègues, ayant brossé à grands traits la situation des voies navigables, d'examiner le projet de budget pour 1992 après un survol rapide de l'exécution du budget pendant l'année 1990 et le premier semestre de 1991.

J'essaierai ensuite d'approfondir les moyens d'action accordés à Voies navigables de France, à qui est réservée une partie essentielle du rapport depuis la réforme.

Je commence donc par l'exécution du budget de 1990.

Le montant des crédits disponibles en 1990 a été largement supérieur à celui qui était prévu dans la loi de finances initiale, essentiellement en raison des importants reports de crédits non consommés en 1989.

Si les crédits destinés aux dépenses ordinaires ont été consommés dans leur quasi-intégralité, il n'en est pas de même pour les dépenses en capital, tout au moins en ce qui concerne les crédits de paiement qui n'ont été utilisés qu'à 74 p. 100, ce qui a entraîné un report de 136 millions de francs sur 525 millions de francs.

J'en viens à l'exécution du budget pendant le premier semestre 1991.

Le tableau de la page 15 du rapport retrace l'état d'exécution du budget des voies navigables pour cette période.

Il est à noter que, comme en 1990, les dépenses ordinaires ont été consommées en totalité.

Les dépenses en capital du titre V ont été utilisées à concurrence de 85 p. 100 ; en revanche, les autorisations de programme n'ont été engagées qu'à 41,9 p. 100, contre 65,2 p. 100 au 30 juin 1990.

Compte tenu des transferts de compétences intervenus, je m'interroge, monsieur le ministre, sur l'affectation des reports susceptibles d'être effectués.

En ce qui concerne le projet de budget des voies navigables pour 1992, le tableau de la page 19 du rapport est significatif car il montre, sur trois ans, le désengagement de l'Etat : 474 millions de francs en 1990 ; 343 millions de francs en 1991 ; 188 millions de francs en 1992, soit une diminution de 45 p. 100 par rapport à l'année précédente.

Le transfert à Voies navigables de France de l'ensemble des compétences précédemment exercées par l'Etat sur le réseau principal explique la profonde modification de la présentation budgétaire en 1992.

Les dépenses ordinaires s'élèvent à 59 millions de francs en 1992, ce qui représente une baisse de 71,1 p. 100 par rapport à 1991.

Les crédits du titre III, consacrés à l'entretien et au fonctionnement des voies navigables, passent de 121 millions de francs en 1991 à 16 millions en 1992, soit une diminution de 86,8 p. 100.

Les crédits du titre IV comprennent désormais exclusivement les aides à la batellerie, la subvention de 38,94 millions de francs prévue en 1991 pour l'ancien office national de la navigation disparaissant en 1992.

Les dépenses en capital constituent traditionnellement la plus grande partie des dépenses consacrées aux voies navigables. En 1992, elles s'élèvent à un montant global de 129,5 millions de francs en autorisations de programme, ce qui correspond à une réduction de 6,9 p. 100 par rapport à 1991 et de 53,5 p. 100 par rapport à 1990.

Les crédits du titre V, consacrés à l'équipement des voies navigables et des ports fluviaux subissent une diminution de 69 p. 100, consécutive au transfert de compétences en faveur de V.N.F.

Pour 1992, une dotation de 16,5 millions de francs est affectée à des travaux de restauration sur les voies continuant à être gérées par l'Etat, notamment sur le canal de Tancarville, le canal de Marseille au Rhône et celui de Fos à Port-de-Bouc.

Par ailleurs, 26 millions de francs sont prévus pour la recapitalisation de la Compagnie française de navigation rhénane, C.F.R.N.

En ce qui concerne les crédits du titre VI, les subventions prévues en 1991 pour les ports fluviaux et les infrastructures fluviales de plaisance disparaissent en 1992.

En revanche, une subvention d'investissement d'un montant de 87 millions de francs est inscrite en faveur du nouvel établissement public.

Je regrette que la mise en place de ce nouvel établissement public se soit accompagnée d'un tel désengagement de l'Etat à l'égard du financement des voies navigables, désengagement marqué par une diminution des crédits pour 1992 atteignant 45 p. 100 par rapport à 1991 et 60 p. 100 par rapport à 1990.

Dans ces conditions, les ressources propres créées au profit de V.N.F. tendent à se substituer aux concours de l'Etat au lieu de s'y ajouter comme le Gouvernement s'y était initialement engagé.

A travers la mise en place de V.N.F., la réforme de la gestion et du financement des voies navigables vise à favoriser une plus grande autonomie de la gestion du domaine public fluvial.

Outre les missions qui étaient exercées antérieurement par l'Office national de la navigation, V.N.F. se voit confier la prise en charge de l'entretien ainsi que la réalisation d'infrastructures nouvelles. Il est à noter que les ports autonomes fluviaux et la Compagnie nationale du Rhône, C.N.R., gardent leurs missions précédentes.

L'Etat, quant à lui, garde ses compétences sur les voies secondaires non reliées au réseau principal, ainsi que sur les voies gérées par les ports autonomes fluviaux.

Les différentes catégories de recettes allant à V.N.F. sont de trois ordres : la taxe sur les titulaires d'ouvrages - elle rapportait 360 millions de francs en 1991, elle rapportera 450 millions de francs en 1992 - essentiellement financée par E.D.F. ; le produit des droits fixes, qui s'élève à 18 millions de francs ; le produit des péages, atteignant 45 millions de francs en 1992 - il remplace les taxes perçues par la loi Morice - et les sommes induites par le tourisme fluvial qui s'élèvent à 15 millions de francs.

L'établissement public V.N.F. a d'ores et déjà procédé à une évaluation des ressources dont il devrait disposer au cours des prochaines années ; le résultat figure dans le tableau imprimé page 28 du rapport.

Il convient cependant de préciser que ces prévisions établies par V.N.F. pour préparer ses projets d'investissement n'ont qu'une simple valeur indicative. J'aimerais, monsieur le ministre, que vous nous rassuriez, parce que les chiffres envisagés montrent un désengagement encore plus accentué qu'en 1991 pour les années à venir.

V.N.F. évalue le montant total de ses ressources propres à 409 millions de francs en 1991 et 528 millions en 1992.

Cependant, en raison de la perception tardive de la taxe hydraulique en 1991, une part importante de ces ressources, estimée à près de 200 millions de francs, ne pourra être utilisée avant la fin de l'année, et fera l'objet d'un report sur l'exercice 1992.

Par ailleurs, il convient de noter que V.N.F. n'a pour le moment pas prévu d'avoir recours à l'emprunt pour accroître ses capacités d'investissement. Si nous voulons passer à la vitesse supérieure, cela sera tout à fait indispensable. La prise en compte des ressources de Voies navigables de France, qui viennent s'ajouter aux dotations budgétaires, permet de procéder à une estimation de l'effort global en faveur des voies navigables : 800 millions de francs en 1990 ; 882 millions de francs en 1991 ; 761 millions de francs pour 1992, hors reports éventuels pour cette dernière année.

Cet ensemble de moyens permettra en 1992 d'assurer la restauration du réseau et sa modernisation.

Pour 1992 et les années suivantes, il appartient désormais à Voies navigables de France d'établir son programme d'investissements en fonction de ses ressources.

Dans cet objectif, V.N.F. a décidé de réaliser un certain nombre d'études préalables en vue d'une éventuelle réactualisation du schéma directeur, avec les orientations suivantes : recensement des caractéristiques du réseau à grand gabarit ; examen du réseau européen ; étude de liaisons à grand gabarit - Seine-Est, Seine-Nord, Moselle-Rhin par Saverne, Saône-Moselle étude de la mise à gabarit intermédiaire de certaines liaisons.

L'établissement public devra cependant retenir en priorité les engagements de l'Etat, notamment ceux qui sont souscrits dans le cadre des contrats de plan Etat-régions, ainsi que ceux qui sont relatifs à la liaison Bray-Nogent et à la liaison Rhin-Rhône. Cette dernière devrait faire l'objet d'une convention avec la C.N.R.

Pour 1992, V.N.F. prévoit ainsi d'affecter 36 millions de francs au financement des contrats de plan et 30 millions de francs à la poursuite de l'aménagement de la liaison Bray-Nogent. A ce propos, monsieur le ministre, je me permets d'insister pour que les études de cette liaison prennent directement en compte un objectif de 3 000 tonnes. Les problèmes liés, notamment, à l'utilisation de l'éthanol doivent nous inciter à réaliser une telle infrastructure.

L'an dernier, le Sénat avait approuvé votre budget, car la modification du financement et de la gestion des voies navigables offrait des perspectives nouvelles qui nous permettaient d'espérer un renouveau pour ce secteur d'activité.

Nous savons tous votre attachement à ce mode de transport et, comme vous, nous croyons qu'il peut occuper une place prépondérante en complément du rail et de la route.

Notre déception est grande, mais, en refusant de voter ce budget, nous avons conscience d'œuvrer pour l'avenir de ce secteur, car, si nous devions en rester à ce niveau d'équipement, la France se verrait définitivement écartée du concert européen.

Cela ne correspond pas, j'en suis sûr, à votre vœu. Au demeurant, ce projet de budget ne répond pas, en tout état de cause, à l'engagement que vous avez pris l'an dernier, monsieur le ministre, quant au maintien de l'effort de l'Etat. *(Applaudissements sur les travées de l'union centriste, de l'U.R.E.I., du R.P.R., ainsi que sur certaines travées du R.D.E.)*

**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, j'aborderai d'abord le budget des routes, puis celui de la sécurité routière.

Le budget des routes, qui avait déjà été affecté au début de l'année 1991, dans le contexte de la guerre du Golfe, par d'importantes mesures d'annulations de crédits - pour un montant s'élevant à plus de un milliard de francs en autorisations de programme - apparaît une fois de plus en 1992 comme une cible privilégiée pour la réalisation de l'ajustement conjoncturel imposé par les contraintes de la rigueur budgétaire.

En effet, les dotations prévues au titre de la section « routes » du budget des transports, qui s'élèvent à 8 milliards de francs en moyens de paiement, connaissent une stagnation par rapport aux dotations de la loi de finances initiale de 1991.

Présentée sous forme de moyens d'engagement, ce qui est plus conforme à la vocation d'investissement de ce projet de budget, l'évolution est plus favorable encore, puisque l'enveloppe prévue pour 1992, d'un montant de 7,4 milliards de francs, subit une contraction de près de 20 p. 100 par rapport aux moyens initialement prévus pour 1991.

Cependant, cette évolution particulièrement préoccupante pour l'avenir des infrastructures routières se trouve améliorée de manière sensible par l'inscription dans le projet de loi de finances rectificative pour 1991 - nous l'examinerons dans quelque jours - d'un complément de 1,2 milliard de francs en autorisations de programme et de 400 millions de francs en crédits de paiement en faveur des investissements routiers.

Il s'agit là de l'affectation d'une partie des versements effectués par l'établissement public Autoroutes de France, A.D.F. au titre du remboursement des avances précédemment consenties par l'Etat, en application d'une décision du comité interministériel d'aménagement du territoire du 17 novembre 1988.

Une enveloppe globale de 2,5 milliards de francs, dont un peu plus de 800 millions de francs ont déjà été versés, a ainsi été prévue pour cet apport des excédents autoroutiers au budget des routes, normalement destiné au financement des contrats de plan Etat-région.

Pour 1992, la prise en compte du complément en provenance de l'établissement public Autoroutes de France porte à 8,6 milliards de francs l'enveloppe globale des moyens d'engagement disponibles pour les routes, ce qui ramène à 12,4 p. 100 la réduction constatée par rapport aux moyens initialement prévus pour 1991 et fait apparaître une progression de 5,2 p. 100 par rapport aux moyens effectivement disponibles cette même année, après les annulations de crédits auxquelles j'ai fait référence tout à l'heure.

Je regrette toutefois que la décision relative au montant de cet apport, qui a fait, je le sais, l'objet de négociations difficiles entre vous-même, vos services et le ministère des finances, ait été prise si tardivement, monsieur le ministre ; elle n'a en effet été rendue publique qu'au moment de la discussion du projet de budget des routes à l'Assemblée nationale, et elle ne suffira pas - je le crains du moins - à dissiper l'impression négative dégagée par l'évolution des crédits routiers au sein de la commission des finances.

Comme vous le savez, le développement du réseau autoroutier est financé non pas sur des ressources budgétaires, mais par les seules sociétés concessionnaires, en partie sur leurs ressources propres, mais surtout par recours à l'emprunt. Leur politique tarifaire et leur capacité d'emprunt restent totalement maîtrisées par l'Etat.

Leurs investissements s'inscrivent dans le cadre de la réalisation du nouveau schéma directeur routier national, dont l'approbation définitive par décret devrait intervenir prochainement ; ce schéma prévoit la construction de 3 700 kilomètres de liaisons à caractéristiques autoroutières au cours des quinze prochaines années.

La croissance rapide du volume des emprunts émis sur les marchés financiers par la Caisse nationale des autoroutes, au cours des dernières années, a permis le financement à un rythme soutenu des investissements autoroutiers, qui se sont élevés, en 1991, à un peu plus de 11 milliards de francs ; la construction de 221 kilomètres d'autoroutes nouvelles a ainsi pu être lancée cette année, contre seulement 155 kilomètres l'année précédente.

Après les mises en service, en 1991, du contournement nord de Lyon - c'est l'A 46 - ainsi que des autoroutes A 43 - Chambéry-Albertville - et A 49 - Grenoble-Valence - 125 kilomètres d'autoroutes supplémentaires seront ouverts en 1992, dont notamment la section Châlons-Troyes, qui constitue le dernier maillon de la grande liaison Nord-Sud Calais-Dijon.

Au regret de la commission des finances, le programme de lancement de liaisons nouvelles pour l'année prochaine n'est pas encore connu avec précision au moment où se déroule ce débat budgétaire, son ampleur étant conditionnée par les prochaines décisions du conseil de direction du Fonds de développement économique et social.

La politique tarifaire des sociétés concessionnaires, entièrement contrôlée par l'Etat, revêt une importance particulière pour le financement d'infrastructures nouvelles : en effet, l'évolution du produit des péages conditionne la capacité d'autofinancement et d'emprunt des sociétés autoroutières.

A cet égard, j'ai noté avec satisfaction la revalorisation des tarifs de péage mise en place le 1<sup>er</sup> août dernier, après trente mois de blocage.

Cependant, cette majoration tarifaire de 4,3 p. 100 en moyenne demeure largement inférieure à l'érosion monétaire constatée au cours de cette période. Les tarifs ont globalement diminué de 15 p. 100 en francs constants depuis 1980.

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** C'est bien !

**M. Paul Loridant, rapporteur spécial.** C'est pourquoi je tiens à souligner la nécessité d'une revalorisation régulière des tarifs, afin d'assurer le maintien à long terme du niveau des péages en francs constants, qui permettrait aux sociétés concessionnaires de conforter leur autofinancement et de limiter leurs besoins en capitaux extérieurs.

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** S'il n'y a pas de péage, c'est encore mieux !

**M. Paul Loridant, rapporteur spécial.** Monsieur Dreyfus-Schmidt, il faudra d'abord convaincre M. le ministre ! (*Sourires.*)

L'enveloppe des crédits destinés au développement du réseau routier en 1992 atteint 4,5 milliards de francs en autorisations de programme, ce qui représente une amputation de plus de 20 p. 100 par rapport aux dotations initiales de la loi de finances de 1991.

Vient s'y ajouter le complément provenant de l'établissement public Autoroutes de France, qui est normalement destiné au financement des contrats de plan Etat-région, mais dont une petite partie pourrait être affectée aux programmes spécifiques de modernisation des routes nationales 7, 9 et 20.

Cependant, même après prise en compte de cet apport supplémentaire, la réduction de l'effort d'investissement par rapport aux moyens initialement prévus pour 1991 reste supérieure à 10 p. 100.

S'agissant des contrats de plan Etat-région, je me félicite du respect par l'Etat, dans une conjoncture économique difficile, de ses engagements relatifs aux programmes prioritaires Tarentaise et Transmanche.

Le programme Tarentaise, comprenant notamment l'ouverture de l'autoroute Chambéry-Albertville et la mise à deux fois deux voies de la route nationale 90 entre Albertville et Moutiers, dans la perspective de l'organisation des jeux Olympiques d'hiver à Albertville, est aujourd'hui entièrement achevé.

Monsieur le ministre, pour avoir fait, à la demande de la commission des finances, un contrôle sur pièces et sur place, je puis vous dire que ce programme satisfait les élus locaux, à commencer par le président du conseil général, M. Barnier.

Le plan routier Transmanche, qui comporte en particulier la réalisation de la rocade du littoral à deux fois deux voies entre Rouen et Abbeville, d'une part, Boulogne et la frontière belge, d'autre part, devrait, quant à lui, être achevé pour la mise en service du tunnel sous la Manche, qui doit intervenir dans le courant de l'année 1993.

Compte tenu des annulations intervenues en 1991 et de l'évolution peu favorable des crédits qui leur seront consacrés en 1992, l'exécution des autres contrats de plan Etat-régions apparaît en revanche beaucoup moins satisfaisante.

Même après la prise en compte de l'apport supplémentaire de l'établissement public Autoroutes de France, l'ampleur de l'effort restant à fournir en 1993 - près de 7 milliards de francs - reste telle que l'on peut légitimement s'interroger sur la capacité de l'Etat à respecter les engagements souscrits.

Dans ces conditions, je tiens à rappeler, avec l'appui de toute la commission des finances, je crois, que l'Etat se doit, en tout état de cause, d'honorer sa signature sur les contrats de plan avec les régions.

De même, l'évolution des crédits consacrés aux grands programmes spéciaux, intégralement financés par l'Etat, de modernisation en autoroutes non concédées des routes nationales 9 et 20 dans la traversée du Massif central et d'aména-

gement de la route nationale 7 dans les départements de la Nièvre, de l'Allier et de la Loire apparaît particulièrement préoccupante.

Ces programmes ont subi des annulations atteignant près de la moitié de leurs crédits en 1991. En 1992, les moyens disponibles pour leur financement accuseront une réduction de l'ordre de 30 p. 100 par rapport aux dotations initialement prévues pour 1991.

Compte tenu de cette évolution, l'objectif affiché par le Gouvernement, qui est celui d'un engagement de l'ensemble des investissements afférents à ces programmes d'ici à 1996, nous semble peu réaliste.

Je souhaiterais par ailleurs rappeler l'ampleur des problèmes d'infrastructures routières en Ile-de-France.

En effet, le réseau routier de la région parisienne n'absorbe que très difficilement un trafic en augmentation rapide et dont la structure tend à se modifier au profit des liaisons de banlieue à banlieue, qui représentent aujourd'hui environ 60 p. 100 de la demande de transport.

Dans le cadre du contrat de plan signé par l'Etat et la région, la priorité est actuellement donnée à l'achèvement des rocades de contournement que sont l'autoroute A 86 et la Francilienne.

Par ailleurs, compte tenu du coût exceptionnellement élevé de la réalisation d'infrastructures à caractéristiques autoroutières dans une zone aussi fortement urbanisée, le principe du recours à la concession, qui permet de faire supporter le financement des investissements par l'utilisateur et non par le contribuable, a été arrêté pour la construction d'un certain nombre de liaisons : l'autoroute A 14 entre Orgeval et Nanterre, l'autoroute A 126 entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines, l'autoroute A 16 entre L'Isle-Adam et l'A 86, l'autoroute A 5, qui constitue l'accueil en Ile-de-France de l'autoroute Melun-Sens-Troyes, l'autoroute A 184 entre Orgeval et Méry-sur-Oise, et la section Ouest de l'autoroute A 86.

Cependant, les tracés projetés sont souvent loin de faire l'unanimité parmi la population et les élus locaux. Le recours à la concession, s'il permet de résoudre le problème du financement, aura toutefois pour inconvénient - il est grave à mes yeux - d'aboutir à une coexistence, génératrice d'inégalités entre les usagers, d'autoroutes gratuites et d'autoroutes payantes en Ile-de-France.

D'une manière plus générale, l'aménagement des infrastructures routières en région parisienne devrait s'effectuer dans le cadre d'une réflexion prospective sur le développement de l'ensemble des moyens de transport, y compris les transports collectifs qui font défaut, je crois, en Ile-de-France.

Enfin, concernant l'entretien du réseau routier, je vous avais déjà fait part, les années précédentes, de ma préoccupation devant l'érosion des crédits qui lui sont consacrés.

Or, les crédits d'entretien du réseau ont fait l'objet d'annulations substantielles au cours de la gestion 1991 et force est de constater que l'évolution prévue pour 1992, avec une réduction par rapport à la loi de finances initiale de 1991 atteignant 12,2 p. 100 en termes de moyens de paiement et 13,6 p. 100 en termes de moyens d'engagement, est encore, plus défavorable que l'année dernière.

Certes, le gros entretien des ouvrages d'art fait l'objet d'une priorité relative, avec une reconduction en francs courants de la dotation initiale de 1991, et le programme de renforcements coordonnés des chaussées a déjà été très largement réalisé puisqu'il a permis la mise hors gel de 84 p. 100 du réseau.

Il n'en demeure pas moins que la diminution régulière du nombre de kilomètres traités chaque année repousse à un avenir de plus en plus lointain les perspectives d'achèvement de ce programme pourtant essentiel.

Le niveau des crédits destinés à l'entretien courant a pour sa part atteint un seuil critique, conduisant certaines directions départementales de l'équipement à suspendre, entre autres choses, le remplacement des glissières de sécurité ainsi que le renouvellement des stocks de sel.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, le rapporteur spécial que je suis se doit de lancer un cri d'alarme quant aux conséquences pour l'avenir des sacrifices répétés sur les crédits d'entretien du réseau. Depuis 1980, les dotations

affectées à l'entretien ont diminué de 7 p. 100 tandis que les surfaces à entretenir se sont accrues de 16 p. 100 et que le trafic a augmenté de 31 p. 100. Faute d'un entretien suffisant, le réseau existant risque de se dégrader et de nécessiter dans l'avenir des travaux de remise en état particulièrement lourds, comme en témoigne tristement l'exemple des Etats-Unis.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, à mon grand regret, compte tenu de l'ensemble de ces observations, la commission des finances, préoccupée tant par la réduction de l'effort d'investissements routiers, en particulier au titre des contrats de plan avec les régions, que par le niveau critique atteint par les crédits d'entretien du réseau, a décidé de proposer au Sénat de ne pas adopter le projet de budget des routes pour 1992.

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Nous le voterons !

**M. Paul Loridant, rapporteur spécial.** J'en viens maintenant aux crédits consacrés à la sécurité routière.

Après avoir connu une progression sensible en 1991, ces crédits se sont orientés à la baisse en 1992 : les crédits de paiement, d'un montant de 769,6 millions de francs, diminuent de 7 p. 100 et les autorisations de programme, d'un montant de 388 millions de francs, baissent de 16 p. 100.

Je regrette cette diminution quantitative du budget de la sécurité routière. Toutefois, je me dois de rappeler à la Haute Assemblée qu'en la matière l'efficacité de la politique menée n'est pas directement proportionnelle au volume des crédits budgétaires, mais relève plutôt du développement d'actions pédagogiques tendant à influencer sur le comportement des conducteurs.

Dans le cadre de moyens budgétaires plus limités qu'en 1991, l'action de l'Etat sera redéployée autour de quatre objectifs principaux.

La politique de sensibilisation de l'opinion publique, au moyen de campagnes d'information destinées soit à accompagner la sortie de nouvelles mesures réglementaires, soit à rappeler les grandes règles de comportement sur la route, sera poursuivie grâce au maintien au niveau de 1991 des crédits destinés aux actions de communication locale et nationale.

Dans le cadre du programme national de formation des conducteurs, la priorité sera donnée à la promotion de l'apprentissage anticipé de la conduite. Accessible à partir de seize ans, ce programme permet d'acquérir une formation initiale auprès d'une auto-école, suivie d'une expérience de la route, effectuée sous la responsabilité d'un conducteur confirmé. Les premiers résultats sont significatifs ; en effet, la conduite accompagnée semble réduire sensiblement la fréquence des accidents provoqués par les jeunes conducteurs.

Globalement, le montant des crédits affectés au fonctionnement et aux investissements concernant la formation et le contrôle d'aptitude des conducteurs sera de 52 millions de francs en 1992.

En ce qui concerne la politique contractuelle avec les collectivités territoriales, dans le cadre des plans départementaux d'action de sécurité routière et des programmes locaux de sécurité routière proposés aux collectivités de plus de 30 000 habitants, qui ont connu un succès rapide au cours des dernières années, la forte réduction des crédits - ils passent de 47,5 millions de francs à 30 millions de francs - imposera une réorientation des contrats locaux en faveur des thèmes privilégiés par l'Etat. Ce recentrage peut toutefois être justifié par une certaine dispersion des actions menées et une certaine dilution de leur substance contractuelle.

Enfin, s'agissant des investissements en faveur de la sécurité, les petits aménagements réalisés sur initiatives locales, les plus rentables en termes d'efficacité, feront l'objet d'une priorité et verront leurs crédits maintenus à leur niveau de 1991. En revanche, les crédits consacrés à la résorption des « points noirs » subissent une forte baisse, passant de 114 millions de francs à 76 millions de francs.

Dans ce contexte de restrictions budgétaires, seront progressivement substitués au traitement ponctuel des « points noirs » des aménagements de sections, d'itinéraires sur lesquelles on constate un nombre particulièrement élevé d'accidents.

On peut également noter le lancement, dans le cadre communautaire, d'un programme de développement de nouvelles technologies informatiques liées à la route, ainsi que la poursuite, dans le cadre du contrat de plan Etat-région - d'Ile-de-France, du projet Sirius visant à améliorer la fluidité du trafic.

Ces actions budgétaires doivent cependant être replacées dans le cadre plus général d'une politique à long terme tendant à agir sur le comportement des conducteurs.

Deux mesures réglementaires importantes sont entrées en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1990 : l'obligation du port de la ceinture aux places arrière et la limitation à 50 kilomètres à l'heure de la vitesse en agglomération.

L'année 1992 verra, quant à elle, la mise en place de deux réformes importantes.

D'une part, le contrôle technique périodique des véhicules anciens, avec obligation de remise en état des principaux organes de sécurité, sera mis en application progressivement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1992. Dans un premier temps, seuls les véhicules de plus de dix ans seront contrôlés, et l'obligation de réparation ne concernera que les freins.

D'autre part, le permis à points, qui a pour objectif une responsabilisation du comportement des conducteurs grâce à un système de sanctions progressives selon la gravité de l'infraction commise, devrait, pour sa part, être mis en place à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1992, avec un retard de six mois par rapport au calendrier initialement prévu. En effet, l'informatisation du fichier national du permis de conduire semble avoir posé des problèmes financiers et techniques délicats au ministère de l'intérieur.

Il faut, en outre, signaler l'entrée en vigueur, à partir du 1<sup>er</sup> janvier, de l'obligation d'utiliser des dispositifs de retenue pour transporter les enfants de moins de dix ans.

Enfin, un comité interministériel consacré à la sécurité routière devrait se tenir au début de l'année prochaine. Il devrait notamment prévoir le développement des actions en direction des jeunes. Dans ce cadre, l'accès à la conduite des vélomoteurs à partir de quatorze ans pourrait être subordonné à l'obtention d'un certificat de sécurité routière, combinée au suivi d'un stage spécifique. Une réflexion sur les moyens de renforcer l'efficacité des contrôles et la crédibilité de la dissuasion exercée à l'encontre des auteurs d'infraction ainsi que sur la mise en œuvre d'un contrôle technique des infrastructures serait également en cours.

Je conclurai en me félicitant de l'évolution positive des derniers bilans de la sécurité routière. En effet, le premier semestre de l'année 1991 a été marqué par une baisse sensible du nombre d'accidents, de tués et de blessés - excusez-moi pour cette énumération macabre - s'élevant respectivement à 14,4 p. 100, 13,2 p. 100 et 14,7 p. 100. Selon les dernières informations disponibles, le bilan définitif pour l'année 1991 devrait s'établir en dessous des seuils suivants : moins de 200 000 blessés, moins de 150 000 accidents et moins de 10 000 tués.

Cependant, la gravité des accidents tend à s'accroître et ce bilan reste trop lourd, plus lourd que dans les pays européens voisins, montrant que bien des efforts restent à faire en matière de sécurité routière. Je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous y êtes particulièrement attaché.

Toutefois, contre l'avis de son rapporteur et compte tenu d'une évolution des crédits qu'elle a jugée défavorable, la commission des finances a décidé de proposer au Sénat de ne pas adopter le projet de budget de la sécurité routière pour 1992.

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Très bien ! Je vous applaudis quand même !

**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 (Voies navigables).** Monsieur le ministre, souffrez que je vous fasse compliment de l'excellent plaidoyer qui fut le vôtre dans votre introduction. Hélas ! *verba volant scripta manent*, les chiffres ne sont pas en harmonie avec votre acte de foi.

Certes, le budget des routes et des voies navigables n'est pas un budget phare dans la loi de finances : l'opinion publique, il est vrai, ne se passionne guère pour ces sujets qui, pourtant, doivent retenir toute notre attention tant ils conditionnent l'avenir de nos échanges économiques et de notre aménagement du territoire.

Les crédits, tant pour les routes que pour les voies navigables, sont cependant malheureusement décevants.

Vous me permettez, monsieur le ministre, de prendre une référence à laquelle, je pense, vous serez sensible : le Président de la République lui-même n'a-t-il pas plaidé, à Chinon,

pour le désenclavement des régions excentrées ? Peut-être a-t-il été écouté, mais il n'a pas été suffisamment entendu, à en juger par les moyens budgétaires qui nous sont présentés.

Quant à votre modeste serviteur, il n'a été ni écouté ni entendu, puisque aussi bien sa question écrite du 3 avril 1991 est restée lettre morte.

**M. Emmanuel Hamel.** Ce n'est pas la seule, hélas !

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Peut-être, monsieur le ministre, faut-il en déduire que les services de La Poste fonctionnaient dans de meilleures conditions par le passé ? Je vous laisse juge ! (*M. le ministre sourit.*)

Cela étant, quelle est l'évolution des crédits pour 1992 ?

Comme l'ont dit les rapporteurs éminents qui m'ont précédé à cette tribune, les dotations prévues au titre de la section « Routes » s'élèvent à 8 033 millions de francs en moyens de paiement et à 7 387 millions de francs en moyens d'engagement. On observe donc une diminution de 7 p. 100 des dépenses ordinaires et des crédits de paiement, mais surtout une réduction de près de 25 p. 100 des moyens d'engagement par rapport à la loi de finances initiale pour 1991.

S'agissant d'autorisations de programme et de crédits d'études, une telle réduction risque d'obérer certains programmes autoroutiers et routiers dans les trois années qui viennent, et c'est extrêmement grave.

Bien entendu, si l'on prend en compte les annulations de crédits intervenues en mars 1991, la baisse est moins forte, mais souffrez que le rapporteur que je suis refuse une telle comparaison : on ne peut comparer que ce qui est comparable, c'est-à-dire la loi de finances initiale de 1992 et la loi de finances initiale de 1991. Rien ne permet d'affirmer aujourd'hui, en effet, qu'il n'y aura pas, en 1992, d'autres annulations !

N'avez-vous pas vous-même parlé, monsieur le ministre, de « budget réel » par opposition à la loi de finances initiale ? Cela signifie-t-il, au demeurant, que la loi de finances aurait un côté irréel, tandis que le budget, lui, serait réel... mais en baisse ?

Quoi qu'il en soit, pouvez-vous nous donner l'assurance qu'il ne sera pas procédé, au cours de l'exercice 1992, à de nouvelles annulations ? Certes, il vous est difficile de me répondre...

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** C'est de bonne guerre !

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** ... mais nous pouvons nous demander, dans ces conditions, à quoi nous servons ! En effet, entre deux lois de finances, des modifications interviennent, et nous ne pouvons pas apprécier la situation réelle lors de la discussion budgétaire.

Bref, vous nous présentez un budget insuffisant au regard des moyens qui seraient qui seraient nécessaires.

De plus, deux incertitudes subsistent.

Le programme autoroutier pour 1992 devait être adopté lors de la réunion du C.I.A.T. du 28 novembre, mais - je l'ai dit en commission et je le répète publiquement - il a été reporté. Quant à la décision du F.D.E.S., qui conditionne les autorisations d'emprunts, nous ne savons pas quand elle aura lieu. Reconnaissez que vous ne nous facilitez pas la tâche, monsieur le ministre ! Comment pouvons-nous analyser ce budget compte tenu des quelques pouvoirs - ô combien faibles - dont nous disposons pour le contrôle budgétaire ?

La seconde incertitude est relative au versement du complément « Autoroutes de France ». Certes, vous avez annoncé - et j'en prends acte - l'inscription de 1,2 milliard de francs dans une loi de finances rectificative dont nous aurons à discuter bientôt. Cela s'imposait, mais vous regretterez sans doute avec moi, monsieur le ministre, qu'une telle mesure n'ait pas figuré dans le cadre de la loi de finances initiale : cela nous aurait permis d'examiner les conditions d'emploi de cette somme.

Les insuffisances de ce budget risquent d'entraîner des difficultés dans trois domaines.

Premier domaine, l'emploi : sans doute avez-vous été alerté par la profession du bâtiment et des travaux publics sur le recul que provoque ce budget pour le développement des infrastructures, car ce phénomène risque assurément de se traduire en termes d'emplois.

Deuxième domaine, la construction européenne : c'est le dernier budget que nous votons avant le grand Marché unique. Le territoire français ne risque-t-il pas de rester, demain, à l'écart des grands axes de trafic européens ? Vous connaissez comme nous ce « croissant fertile » qui va de Londres à Milan en évitant soigneusement la France !

Troisième domaine, l'aménagement du territoire : il est impératif de désenclaver certaines de nos régions. Il me suffira, pour vous en convaincre, de prendre pour exemple le retard pris dans le désenclavement du Massif central : R.N. 9, R.N. 20 et R.N. 7 souffrent de cette situation. Je sais que quelques crédits complémentaires seront apportés, mais j'aimerais obtenir des précisions à cet égard.

S'agissant des contrats de plan Etat-régions, on peut relever un point positif : les programmes prioritaires vont être achevés comme promis, la Tarentaise en 1991, le lien fixe Transmanche à la fin de 1992.

En revanche, si le projet de budget pour 1992 était adopté en l'état, l'effort à réaliser en 1993 serait considérable : l'Etat devrait alors inscrire 7 milliards de francs au titre des contrats de plan Etat-région en 1993, contre 3 320 millions de francs prévus pour 1992, ou 5,8 milliards de francs compte tenu de l'apport d'Autoroutes de France. On peut donc craindre que ces contrats de plan ne soient pas rigoureusement exécutés avant l'achèvement du plan, c'est-à-dire à la fin de 1993.

Les actions programmées ne pourraient, dans le meilleur des cas, être réalisées complètement qu'avec un retard de deux à trois ans. En conséquence, l'Etat ne remplirait pas, là non plus, ses engagements.

S'agissant du programme autoroutier pour 1992, on attend, je l'ai dit, la décision du F.D.E.S. et du C.I.A.T.

En 1991, d'assez bons résultats ont été obtenus. On a pu constater - vous l'avez indiqué, monsieur le ministre - une forte augmentation du volume d'emprunts autorisés - 11 milliards de francs - et la réalisation de 221 kilomètres d'autoroutes nouvelles. Puisse-t-on en voir autant en 1992 !

Une bonne mesure, même si elle est parfois douloureuse pour le payeur, a consisté à relever les tarifs de péage. Peut-être pourriez-vous les relever plus régulièrement - je ne dis pas « plus » - de manière que la mesure soit moins sensible pour les usagers !

Mais, plus encore que les moyens qui sont consacrés à l'investissement, ce sont les moyens disponibles pour l'entretien des autoroutes qui nous inquiètent.

Les enveloppes consacrées aux dépenses d'entretien et de rénovation du réseau s'inscrivent en baisse : moins 13,6 p. 100 en termes d'engagement et moins 12,2 p. 100 en termes de paiement, toujours par rapport à la loi de finances initiale - les choses doivent être claires.

L'évolution défavorable de ces dotations depuis quelques années se poursuit, en 1991, avec des annulations en cours de gestion atteignant près de 140 millions de francs en autorisations de programme et, en 1992, avec une nouvelle réduction de près de 10 p. 100 par rapport aux moyens effectivement disponibles en 1991.

Il faut insister sur cette carence car, à défaut d'un entretien suffisant, le réseau existant risque de se dégrader et de nécessiter des travaux de remise en état particulièrement coûteux dans l'avenir. Les économies d'aujourd'hui ne sont pas toujours celles que l'on croit pour l'avenir. Vous avez évoqué l'exemple américain ; j'espère que nous n'aurons pas à subir les mêmes conséquences.

S'agissant des renforcements coordonnés, on enregistre, cette année, une diminution de plus de 32 p. 100 en autorisations de programme. Jusqu'en 1989, on réalisait, en moyenne, 600 kilomètres par an. Cette année, nous allons traiter 100 kilomètres. Sachant qu'il reste 5 000 kilomètres à réaliser, quand finirons-nous, à ce rythme ? La réponse est facile !

Or, dans cinquante ans, monsieur le ministre, le réseau se sera considérablement dégradé. Je vous demande donc de reconsidérer cet effort, car il est notoirement insuffisant.

Toujours en ce qui concerne les autoroutes, permettez-moi de vous dire que nous sommes quelque peu dans le brouillard - rappelez-vous les déclarations des différents C.I.A.T. depuis 1986 ! - pour ce qui est de l'autoroute A 29, qui doit traverser ma région. Elle devait être réalisée avant la fin de l'an 2000. On parle du tronçon Le Havre-Yvetot pour 1996, mais, pour le reste, on est dans l'inconnu : on ne sait pas

quand le dernier tronçon, qui relie Amiens à une ville qui m'est chère, sera réalisé. Est-ce après l'an 2000, est-ce avant ? J'aimerais avoir quelques éclaircissements.

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Est-ce la commission qui demande cela ?

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Monsieur Dreyfus-Schmidt, permettez-moi de vous faire remarquer que certains de nos collègues m'ont donné l'exemple voilà un instant. C'est pourquoi j'ai eu le front de les imiter.

En ce qui concerne la sécurité routière, il faut mettre à son actif l'amélioration statistique constatée. Je ne cite pas les chiffres, on l'a fait abondamment.

En revanche, les crédits qui lui sont consacrés sont, eux aussi, en baisse : de 2,5 p. 100 en dépenses ordinaires, de 16 p. 100 en autorisations de programme. La France enregistre, à elle seule, un cinquième des accidents mortels de la route de la Communauté, soit encore le double de ceux qui sont dénombrés, par exemple, en Angleterre, et ce malgré une répression qui est, en France, beaucoup plus dure que dans d'autres pays voisins, excepté peut-être en Suisse, je le reconnais. Dès lors, levons un peu le pied sur la pédale !

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Laquelle ? Vous parlez du frein ?

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Les deux, mon général. (*Sourires.*)

Il faut envisager de renforcer l'information des conducteurs, des jeunes, en particulier. L'information est indispensable si l'on veut modifier petit à petit le comportement du Français.

La première phase du contrôle technique des véhicules doit entrer en application le 1<sup>er</sup> janvier 1992. Les textes réglementaires définissant en quelque sorte les conditions de création des centres de contrôle technique des véhicules sont sortis. Il apparaît, à leur lecture, que vous faites la part belle aux grands groupes que j'ai qualifiés de capitalistes. En effet, je ne vois pas comment les particuliers qui auraient des connaissances en la matière et qui seraient agréés pourraient prendre l'initiative de créer eux-mêmes ou en société un centre de contrôle technique des véhicules. J'aimerais avoir quelques explications à ce sujet.

S'agissant du permis à points, la réalisation du fichier du permis de conduire sera-t-elle enfin terminée le 1<sup>er</sup> janvier 1992 ? L'an dernier, vous m'aviez dit que le retard s'expliquait par le fait que les ordinateurs étaient occupés à autre chose. J'aimerais qu'au moins on n'aille pas de retard en retard et que, cette fois, cette mesure dissuasive et pas seulement répressive, que je connais bien pour l'avoir préconisée voilà déjà un certain nombre d'années, monsieur le ministre, soit enfin appliquée.

J'en viens aux voies navigables.

A cet égard, saluons la réforme que nous avons votée l'an dernier et qui a été mise en œuvre avec la création de l'établissement public Voies navigables de France, V.N.F.

Je suis toutefois préoccupé, comme notre commission, par l'effet de vases communicants entre les ressources propres et le budget général. Les chiffres, en effet, sont révélateurs. Les crédits budgétaires affectés aux voies navigables étaient de 591 millions de francs en 1989, d'autant en 1990, de 258 millions, ramenés à 238 millions de francs après annulation en 1991.

En 1992, ils s'élèveront, au total, à 188 500 000 francs pour l'ensemble des crédits budgétaires, soit une baisse de 45 p. 100, 87 millions de francs étant destinés à Voies navigables de France.

Monsieur le ministre, comment expliquez-vous cette débudgétisation, cette dérobade, en quelque sorte, de l'Etat puisqu'il avait été dit, lors du vote de l'article 128, si ma mémoire est bonne, créant V.N.F., que ces nouvelles ressources extra-budgétaires viendraient renforcer l'effort de l'Etat, ce qui ne signifiait nullement, à ma connaissance, que l'Etat se désengagerait. Or, hélas ! vous vous désengagez.

Les 648 millions de francs disponibles, au total, pour la voie d'eau permettront le respect des contrats de plan, le financement d'opérations partielles concernant la liaison Rhin-Rhône et des progrès dans le programme entretien et restauration.

Permettez-moi néanmoins de m'interroger, au nom de la commission des affaires économiques, sur la politique de relance de la voie d'eau, monsieur le ministre.

En raison du désengagement de l'Etat, les liaisons à grand gabarit - le rapport Chassagne y faisait allusion clairement sans proposer de solution ni de décision, mais ce n'était pas son rôle - ne pourront être sérieusement entamées.

Or, si ma mémoire est bonne, la Communauté a octroyé 125 millions d'ECU à l'ensemble de la Communauté pour des études concernant les voies à grand gabarit, et la France a dû, dès l'an dernier, percevoir une part de ces crédits pour l'étude de la liaison Seine-Nord.

Il me semble qu'en un an on peut tout de même commencer à mettre au point une étude ! J'aimerais savoir où en est celle-ci.

Par ailleurs, concernant les deux liaisons dont les tracés sont reconnus, à savoir Rhin-Rhône et Seine-Nord, pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre, quand elles pourront, l'une après l'autre, évidemment, connaître un début de réalisation ?

En effet, il ne faut pas oublier que les Allemands vont bientôt inaugurer la liaison Rhin-Main-Danube. Certes, ils ont mis des décennies à la réaliser, mais elle a le mérite d'exister, et c'est autant de trafic qui échappera à la France puisque aussi bien nos bassins sont reliés entre eux, disons-le, par des petites rigoles !

**M. Emmanuel Hamel.** Hélas !

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Hélas ! Sans aucun doute !

Avons-nous vraiment conscience de l'enjeu européen ? Depuis maintenant de nombreuses années, nos voisins européens, qui sont aussi nos concurrents en matière économique, ont compris l'intérêt de la voie d'eau et, j'ajouterais, de la route, puisque les Allemands dépenseront, cette année, 40 p. 100 de plus pour les routes. Certes, il faut tenir compte, à cet égard, de l'intégration de l'Allemagne de l'Est - soyons honnêtes - mais c'est tout de même une augmentation importante.

Pour la voie d'eau, entre 1971 et 1989, l'augmentation moyenne des trafics fluviaux réalisés en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique a été de 13 p. 100. Cette progression est d'autant plus remarquable qu'elle s'est effectuée au détriment d'autres moyens de transport pour, en quelque sorte, les alléger. Or, vous connaissez les problèmes de nos autoroutes, aujourd'hui.

Peut-être pourrait-on également songer à étendre à d'autres produits le transport par voie d'eau, notamment par conteneurs, plutôt que de le réserver aux pondéreux. C'est un domaine où il y a un effort important à faire.

Le risque existe bel et bien de voir les flux commerciaux se produire à l'écart de notre pays, délaissant ainsi nos ports, avec les conséquences que l'on peut facilement imaginer pour l'économie de ces derniers.

Je ne cherche pas à dresser un tableau complètement noir de la voie d'eau française ; je souhaite avant tout montrer quels sont les dangers qui nous guettent si nous ne réagissons pas rapidement et de la façon la plus appropriée.

J'en viens, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, à ma conclusion.

L'an dernier, au nom de la commission des affaires économiques, j'avais conclu mon rapport en déplorant, notamment, la baisse des crédits d'entretien du réseau routier ainsi que le désengagement de l'Etat en matière de financement des voies navigables. Je pourrais, hélas ! reprendre mot à mot la même conclusion.

Le budget des routes est, malheureusement, un budget peu de chagrin ; quant à celui des voies navigables, il affiche clairement le désengagement progressif de l'Etat.

Monsieur le ministre, je serais tenté de dire que ce budget est, certes, passé au « tamis » de la rigueur économique, mais qu'il ne permettra pas de créer les conditions d'une nouvelle vigueur économique.

Cela est grave pour l'avenir et c'est pourquoi, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, je ne puis que donner un avis défavorable à ces deux budgets. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. 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 : 49 minutes ;

Groupe de l'union centriste : 27 minutes ;  
 Groupe socialiste : 16 minutes ;  
 Groupe de l'union des républicains et des indépendants :  
 24 minutes ;  
 Groupe du rassemblement démocratique et européen :  
 13 minutes ;  
 Groupe communiste : 18 minutes ;  
 Réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la  
 liste d'aucun groupe : 16 minutes.  
 La parole est à M. Tizon.

**M. Jean-Pierre Tizon.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le contexte dans lequel s'inscrit le projet de budget des transports pour 1992 peut être qualifié d'évolutif.

Certes, plusieurs comités interministériels d'aménagement du territoire en 1988, 1990 et 1991 ont jeté les bases des orientations fondamentales de nos infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires pour l'an 2000. Il demeure cependant que d'autres décisions se font jour. Je voudrais m'y attarder avant d'aborder quelques réflexions concernant les crédits budgétaires, d'une part, les dossiers propres à mon département de la Manche, d'autre part.

Vous avez, monsieur le ministre, décidé d'engager une réflexion nationale sur les infrastructures de transport, réflexion que conduira M. Gilbert Carrère.

Vous souhaitez par là même, si j'ai bien compris vos récentes déclarations à ce sujet, notamment devant l'Assemblée nationale, répondre à une nouvelle exigence d'« intermodalité ». L'objectif serait de parvenir à un équilibre renouvelé dans le développement de tous les moyens de transport en prenant en compte des critères tels que le respect de l'environnement, la dimension sociologique de ces moyens de transport, les exigences des diverses catégories d'utilisateurs.

Vous dites, par ailleurs, vouloir par ce débat « enrichir notre démocratie et son mode de fonctionnement ». Ces buts sont louables, monsieur le ministre, vous avez su montrer en d'autres temps que vous étiez un adepte de la concertation et que cet effort pouvait aboutir à enrichir les débats tenus, en bout de course, dans nos assemblées parlementaires.

Cela étant, le lieu, par essence, du débat démocratique demeure le Parlement. Envisagez-vous donc d'organiser, au terme de cette vaste consultation nationale, une discussion dans nos assemblées à partir des conclusions qu'en tirera M. Carrère ? Comment, par ailleurs, sera conduite cette mission ? Quels seront les interlocuteurs consultés ? Les collectivités locales en feront-elles partie ? Elles prennent en effet une part non négligeable dans le financement des infrastructures de transport. Sous quel délai, enfin, cette affaire sera-t-elle conclue ?

Je pense fortement souhaitable que cette démarche prenne en compte en particulier deux enjeux : l'enjeu européen, d'une part, l'enjeu de l'aménagement du territoire, d'autre part.

Il faut, avez-vous proclamé devant l'Assemblée nationale, une « véritable politique européenne des transports ». Le conseil européen des 14 et 15 décembre 1990 avait accordé une importance toute particulière au développement des grands réseaux d'infrastructures. Un certain nombre de décisions serait actuellement à l'état préparatoire.

Ainsi en est-il de la proposition faite par la Commission au « conseil transports » relative au réseau européen de trains à grande vitesse.

Il s'agirait, dans cette décision importante, d'approuver : premièrement, le schéma directeur établi ; deuxièmement, les maillons clés tels que, pour ce qui concerne la France, Rhin-Rhône, Lyon-Turin, Madrid-Barcelone-Perpignan ; troisièmement, d'avaliser l'intention de la Commission de présenter dans les mois qui viennent un projet de directive rapprochant les dispositions législatives et réglementaires concernant la circulation des trains sur le réseau européen.

Aucune délibération du « conseil transports » n'est, à ma connaissance, intervenue dans ce domaine. Pouvez-vous m'indiquer à quelle date cette décision pourra être prise ? Dans ces conditions, en effet, n'y aura-t-il pas des incidences sur les priorités dégagées par notre propre schéma directeur ? Le T.G.V. Rhin-Rhône prend à ce stade un relief tout particulier.

En outre, le conseil européen de Maastricht, la semaine prochaine, examinera un projet de traité dans lequel sera clairement indiqué l'objectif d'assurer l'interconnexion des réseaux nationaux d'infrastructures de transport. C'est dire si nous poursuivons dans la voie d'une politique dont les enjeux se décideront à l'échelle du continent européen.

L'aménagement du territoire, notre assemblée l'a une nouvelle fois constaté et sanctionné avant-hier, ne bénéficie pas des crédits et de l'impulsion nécessaires à une politique réellement porteuse de projets structurants et d'avenir.

J'ai été personnellement très frappé des conclusions de mon collègue Jean Puech concernant l'objectif récemment réaffirmé par le C.I.A.T. du 28 novembre dernier de « désenclavement routier ». Le milliard de francs, que vous dégarez par ailleurs dans le cadre du collectif, masque volontairement une baisse de crédits qui, de toute manière, demeure. Cette remarque est éclairante sur la manière dont vous faites croire à une action, en ajustant la présentation de ses moyens.

La réflexion de M. Carrère devrait également évaluer les financements nécessaires à la réalisation des infrastructures et des moyens de transport. Cette tâche est, comme le prouvent les analyses de nos rapporteurs, hautement nécessaire, mais les moyens disponibles seront-ils suffisants pour répondre à la demande ?

S'agissant de l'évolution des crédits considérés, il est clair qu'ils subissent l'effet de la rigueur budgétaire générale, mais que, par ailleurs, ils ne traduisent pas l'exécution d'engagements établis au préalable.

Il a été rappelé dans le projet de budget des transports terrestres que la S.N.C.F. reçoit 83 p. 100 du total. Nos rapporteurs ont excellemment retracé l'évolution de l'ensemble des concours de l'Etat. Il apparaît donc que la situation de l'entreprise n'est pas encore équilibrée sur le plan financier. Il faut souhaiter que cet objectif sera atteint au terme du contrat de plan en 1994.

L'Etat tente visiblement de s'en donner les moyens en remplaçant encore cette année sa mission contractuelle à hauteur de 37 milliards de francs. L'endettement de l'entreprise s'élèverait à 113 milliards de francs. Encore faut-il distinguer entre service annexe et dette propre. Comment ces deux parts vont-elles évoluer, selon vous, monsieur le ministre ?

Le contrat de plan a prévu la réalisation d'investissements, pour la société nationale, d'un montant d'environ 100 milliards de francs sur la période 1990-1994. Je souhaiterais avoir des précisions sur la répartition de ces investissements entre le train à grande vitesse et le réseau classique.

Nous avons quelques raisons de craindre que le premier réseau ne soit privilégié par rapport au second. Les lignes dites non rentables font les frais d'économies rendues nécessaires, au détriment bien souvent de la desserte des territoires. Pouvez-vous, monsieur le ministre, apporter quelques assurances sur ce point ?

L'idée de notre collègue Georges Berchet d'affecter à la S.N.C.F. une dotation financière dans les zones défavorisées me semble digne d'intérêt.

Je suis particulièrement inquiet de l'évolution des crédits consacrés aux routes dans votre projet de budget.

L'exécution du budget pour 1991 s'est traduite par des annulations de crédits au détriment de ce secteur. La réduction de 19,2 p. 100 des moyens d'engagement par rapport à la loi de finances 1991 souligne une nette remise en cause de l'effort de l'Etat.

Je relève notamment trois points noirs.

La part prise par l'Etat dans le financement des programmes routiers inscrits au contrat de plan Etat-régions ne pourrait être honorée comme prévu. Vous avez annoncé à l'Assemblée nationale un complément de ressources par les excédents d'Autoroutes de France. Est-ce là une absolue garantie ? Il ne semble pas, en effet, que les sommes dues aient été entièrement reversées depuis 1988, époque où ce système a été institué. Les excédents dégagés cette année représenteraient 457 millions de francs. Pouvez-vous nous confirmer ce chiffre, pourtant en deçà des 625 millions de francs nécessaires ?

Il ne faudrait pas, comme nous le constatons régulièrement, que l'Etat, une fois de plus, abandonne ses responsabilités en les transférant aux finances locales.

Le schéma routier directeur national a retenu un ambitieux programme de réalisations autoroutières, étalé sur quinze ans, à raison de 250 kilomètres par an. Bien qu'ayant progressé de

1990 à 1991, les lancements accusent un certain retard. Le financement des opérations dépend des sociétés concessionnaires d'autoroutes elles-mêmes. Il a été établi par notre rapporteur spécial que les investissements seraient assurés à la condition d'une revalorisation régulière des tarifs de péage - M. Loridant l'a souligné tout à l'heure. Ceux-ci sont réglementés par l'Etat. Le Gouvernement est-il prêt à garantir cette augmentation indispensable ?

Il est enfin essentiel de permettre l'entretien de notre réseau routier. C'est une évidence. Or, les crédits pour 1992 ne sont pas satisfaisants, accusant même une baisse de 10 p. 100 par rapport à l'année dernière.

Il n'est pas concevable, monsieur le ministre, qu'une telle négligence persiste. Ne pas entretenir aujourd'hui revient à devoir reconstruire demain, entraînant forcément un net alourdissement des charges publiques. En outre, cette situation fait peser une lourde hypothèque sur l'usure du réseau.

A l'occasion du vote du projet de budget du ministère de l'équipement et des transports, quelle magnifique tribune que celle du Sénat pour un parlementaire de pouvoir exprimer au ministre concerné les problèmes de liaison et de communication particulièrement aigus qui se posent dans son département, en l'occurrence la Manche, problèmes auxquels sont étroitement associés les départements voisins du Calvados et de l'Ille-et-Vilaine.

Caen et Rennes sont deux métropoles régionales représentant des agglomérations de 220 000 et 250 000 habitants, reliées l'une à l'autre dans de mauvaises conditions à l'heure actuelle par la route et par le fer.

Déjà, pour permettre à la péninsule du Cotentin de ne pas connaître un isolement complet, le conseil général de la Manche est intervenu financièrement dans ces deux domaines relevant spécifiquement des actions de l'Etat et de la S.N.C.F. : d'une part, la R.N. 13, qui doit devenir à terme l'autoroute A 13, en rappelant pour mémoire qu'il aura fallu plus de vingt-cinq ans pour réaliser la mise à quatre voies du tronçon Cherbourg-Carentan, soit 50 kilomètres ; d'autre part, l'électrification de la ligne Paris-Cherbourg, opérationnelle vers 1994-1995, et ce avec le concours de la région Basse-Normandie et du département.

Le conseil général de la Manche et le conseil régional de Basse-Normandie, en accord avec la S.N.C.F., vont également s'investir dans le reprofilage des voies suivi de l'électrification réalisée la ligne Paris-Granville, ces trois itinéraires étant axés sur Paris.

Se pose aujourd'hui le problème d'un maillage interrégional, de Caen à Rennes : deux itinéraires sont possibles, la route et le fer, suivant des tracés différents.

Depuis plus de vingt ans, il est question d'un grand itinéraire européen, répondant au nom de Route des estuaires, devant, à la sortie du tunnel sous la Manche, rejoindre Rouen, Caen, Rennes, Nantes, Bordeaux, puis l'Espagne, se greffant au passage dans le département de la Manche et une voie - la R.N. 174 - desservant Saint-Lô et Cherbourg.

Cet itinéraire, sur le tronçon Caen-Rennes - 170 kilomètres - répond au statut de « liaison assurant la continuité du réseau autoroutier », dit L.A.C.R.A., et, depuis deux ans, les centres d'études techniques de l'équipement de Rouen et de Nantes procèdent à des enquêtes préliminaires pour en déterminer les tracés, tracés qui devront être confirmés ensuite, après avis du Conseil d'Etat, dans un délai de deux ans.

Cependant, si les collectivités régionales et départementales sont déjà prêtes à s'investir financièrement, il ne semble pas que les crédits de l'Etat soient disponibles dans un proche avenir. L'objectif présomptueux d'une réalisation en 1998-2000 doit s'estomper pour rejoindre 2005-2010. Véritable « programme-fiction », monsieur le ministre !

Sur ce même itinéraire de Caen à Rennes existe également une voie ferrée qui dessert, dans la Manche, le chef-lieu du département, Saint-Lô, et deux sous-préfectures, Coutances et Avranches.

Or, actuellement, la S.N.C.F. envisage la fermeture d'un tronçon de 140 kilomètres, de Lison à Dol-de-Bretagne, ce qui entraînera la disparition de la liaison Caen-Rennes. Les raisons invoquées par la société nationale sont le trafic insuffisant et la nécessité de l'équilibre budgétaire.

Cependant, des comptages effectués, il ressort une fréquentation quotidienne de 400 à 700 passagers les jours de base et de 1 000 les vendredis.

Un recensement effectué sur une journée du mois d'août dernier a permis de relever des voyageurs de douze nationalités différentes, dont beaucoup cherchaient à rejoindre le Mont-Saint-Michel.

A cet instant, force est de constater que la S.N.C.F. fait vraiment peu d'efforts pour favoriser le tourisme saisonnier, et pourtant quel pôle touristique magnifique que le Mont-Saint-Michel !

Que faire pour améliorer cette situation ?

Premièrement, il faut réaménager en voie unique une certaine partie de cette liaison dont les installations sont centenaires et où la vitesse est limitée à soixante kilomètres par heure, réaménagement qui apportera un gain de temps appréciable.

Deuxièmement, il faut rajeunir le matériel roulant, donnant ainsi un meilleur confort aux usagers.

Troisièmement, il faut prévoir une fréquence plus grande - actuellement deux allers et retours par jour - et surtout faire dès maintenant un effort primordial dans les aménagements des horaires de correspondance ; suivant l'horaire actuel, les voyageurs du sud du département de la Manche arrivent à Rennes quatre à huit minutes après le départ des T.G.V. allant l'un vers Paris l'autre vers Brest. C'est une véritable prise en otage !... Et que dire du voyageur qui voudra se rendre de Cherbourg à Rennes en cas de fermeture de ce tronçon de voie de Lison à Dol ? Son itinéraire direct de 270 kilomètres se verra porter à 461 kilomètres, car il devra transiter par Caen et Le Mans, soit 191 kilomètres supplémentaires, entraînant d'autant un surcoût du prix du voyage et un allongement du temps de parcours.

Avec de semblables procédés, monsieur le ministre, la S.N.C.F. ne cherche-t-elle pas à démontrer que cette ligne n'est pas rentable ?

Ces moyens sont-ils destinés à attirer la clientèle ou à la faire fuir ?

Le rôle de la S.N.C.F., service public placé sous votre tutelle, n'est pas de privilégier les régions les plus riches - cas du T.G.V. - et d'appauvrir les zones les plus déshéritées.

Dans ce domaine, que dire de la fermeture, dans quelques mois, de la société métallurgique de Normandie à Caen, de la fonte rapide des effectifs de C.I.T.-Alcatel à Cherbourg et des craintes affichées quant au plan de charge de l'arsenal de Cherbourg ?

Le département de la Manche a pourtant déjà beaucoup donné - je pense, notamment, aux deux sites nucléaires, dont La Hague - et ce sans contrepartie.

Nous nous trouvons confrontés actuellement, d'une part, à la menace de la fermeture prochaine de la voie ferrée Caen-Rennes et, d'autre part, au report de l'ouverture de la voie routière Caen-Rennes vers les années 2005-2010.

La politique du Gouvernement, monsieur le ministre, tend à aménager le territoire. En ce sens, le projet de loi d'orientation relatif à l'administration territoriale de la République, adopté en deuxième lecture par l'Assemblée nationale samedi dernier avec deux voix de majorité, prévoit la création d'un fonds de correction des déséquilibres régionaux ainsi qu'une dotation pour le développement rural.

Il serait, selon moi, souhaitable qu'une certaine cohérence existe entre les projets et les actes, et que la S.N.C.F. n'envisage pas un véritable déménagement des services publics entraînant la dévitalisation des régions.

Pour mémoire, et dans un autre domaine, je ne ferai qu'évoquer les bureaux de poste, les perceptions et les écoles.

C'est unanimement que mes deux collègues René Travert et Jean-François Le Grand, les cinq députés de la Manche, toutes tendances confondues, les conseils régionaux de Bretagne et de Basse-Normandie, les trois conseils généraux, les chambres de commerce et d'industrie, les collectivités locales et les nombreuses associations d'usagers demandent très fermement le maintien de la liaison ferroviaire Caen-Rennes et une accélération de la programmation de la route des estuaires.

Je sais qu'actuellement, en accord avec les conseils régionaux et la S.N.C.F., une étude de rentabilité après restructuration est envisagée par deux cabinets spécialisés. Les conclusions de cette étude seront connues à l'automne 1992. Je souhaite que des réunions de concertation entre la S.N.C.F. et les collectivités régionales se tiennent, afin que nous ne

soyons pas placés devant le fait accompli et qu'ensemble, objectivement, sans *a priori*, nous recherchions les moyens de sauver cette ligne.

Voilà une centaine d'années, l'un de nos concitoyens bien de chez nous, écrivain de talent, Barbey d'Aurevilly, traitant de la Normandie, écrivait : « Notre ambition, c'est de lui rendre un souffle de son ancienne et puissante vie, à cette province qui, autrefois, conquérait des royaumes. » Cette ambition est toujours la nôtre aujourd'hui.

Pour toutes ces raisons, à l'issue de ce long exposé, vous ne serez pas surpris, monsieur le ministre, si je vous dis que je ne voterai pas le projet de budget du ministère de l'équipement et des transports.

**M. le président.** La parole est à M. Moutet.

**M. Jacques Moutet.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je me suis inquiété à plusieurs reprises des liaisons transfrontalières entre la France et l'Espagne.

Nous nous réjouissons tous de savoir que l'accord entre la République française et le Royaume d'Espagne en vue de la construction d'un tunnel routier au col du Somport a été ratifié par l'Assemblée nationale. Il sera très certainement le 12 décembre prochain par le Sénat.

Le tunnel du Somport, tunnel routier transpyrénéen, permettra de relier la nationale 134 en France et la nationale 330 en Espagne, et d'accroître ainsi les échanges économiques et culturels entre le Béarn et l'Aragon.

Ma question portera aujourd'hui exclusivement sur le devenir de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc. Cette ligne est fermée depuis vingt ans à la suite de l'écroulement du pont de l'Estanguet qui n'a jamais été reconstruit.

Or le traité international de 1928, conclu entre la France et l'Espagne impose le maintien de cette voie ferrée. M. le Président de la République et le président du gouvernement espagnol, Felipe Gonzalez, avaient, d'ailleurs, lors du sommet franco-espagnol du 13 novembre 1990, demandé la réactivation de la ligne Pau-Saragosse.

Il est certain que les conditions économiques ont beaucoup évolué depuis une vingtaine d'années : les régions de Saragosse et de Valence, aujourd'hui fortement industrialisées, et le grand bassin agro-industriel situé entre Lacq, Pau et Oloron souhaiteraient augmenter leurs échanges commerciaux.

Le trafic annuel ferroviaire, qui était de 100 000 tonnes en 1970, passerait à 400 000 ou à 500 000 tonnes, 500 000 autres tonnes devant transiter par la route après l'ouverture du tunnel du Somport.

Certes, le percement de ce tunnel améliorera de façon considérable la communication routière transfrontalière, mais la nationale 134, sera dans l'impossibilité d'absorber le trafic qui croît chaque année.

En outre, les Espagnols attendent toujours que nous tenions nos engagements, et ce d'autant plus que la France - il ne faudrait pas l'oublier - est le premier client de l'Espagne et son second fournisseur. C'est dire l'importance qui s'attache à la multiplication des liaisons transfrontalières, notamment avec les régions de Saragosse et de Valence qui, je le répète, sont en plein développement économique.

Il est donc plus que jamais indispensable de rétablir cette ligne et je crois qu'aucun argument sérieux ne s'y oppose.

Le Gouvernement, je le sais, a demandé à la S.N.C.F. de réaliser une étude portant sur l'investissement nécessaire à la réouverture de la voie ferrée et sur le fonctionnement futur de la ligne.

Je voudrais savoir, monsieur le ministre, où en est cette étude. Quand pourrions-nous en connaître les conclusions ? Quelles sont les intentions du Gouvernement quant au rétablissement de la ligne Pau-Canfranc ?

J'avais posé la même question à votre prédécesseur en 1990. Je vous la réitère aujourd'hui, comme vous m'y avez invité, lors de la réunion de la commission des affaires économiques et du Plan, le 5 novembre dernier.

Encore une fois, je me réjouis de l'aboutissement du projet du tunnel du Somport, mais je pense qu'il est essentiel de prévoir une complémentarité des moyens de communication.

Il est inopportun d'opposer le rail à la route, car la réalisation simultanée des deux permettra d'accroître les relations économiques et touristiques, sans dégrader pour autant le site de la vallée d'Aspe, de consolider nos liens historiques et de

renforcer le « pôle latin » de la Communauté européenne avant l'ouverture du grand marché unique. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Adnot.

**M. Philippe Adnot.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, un débat s'est engagé mercredi dernier sur l'aménagement du territoire. Ce thème est à la mode. Tous les partis politiques sont d'accord même s'ils font un peu de surenchère en ce domaine. Mais, si l'on songe à la S.N.C.F., il y a loin de la coupe aux lèvres, et mon propos va tenter de vous le démontrer.

La S.N.C.F. est obligée d'agir dans le cadre d'un contrat de plan Etat-S.N.C.F. qui lui impose l'équilibre de son budget. Naturellement, lorsque certaines opérations mettent en péril celui-ci, on fait appel aux collectivités. C'est ainsi qu'il est demandé à la région Champagne-Ardenne de participer au financement du T.G.V. Est. Mais cette réalisation remet en cause l'équilibre financier de la ligne Paris-Bâle. Aussi, la S.N.C.F. se retourne vers nous pour nous demander de participer financièrement à la modernisation de cette ligne.

On en arrive à un paradoxe. Il va falloir participer à la réalisation du T.G.V. Est et à la modernisation de la ligne Paris-Bâle. Dans le même temps, des actions sont menées sans faire appel aux collectivités parce qu'elles sont lancées dans des secteurs à forte démographie ou à valeur économique élevée. Je pense, notamment, au réseau Sud-Est.

Où est la notion de service public ? Où est la notion d'égalité du citoyen ? Où est la notion d'aménagement du territoire ? Je tiens à vous dire, monsieur le ministre, que nous n'acceptons plus cette situation. Nous ne pouvons admettre que les collectivités soient ainsi taxées. Elles s'y soumettent bien souvent parce qu'elles y sont obligées si elles veulent encore avoir un avenir. Dans le même temps, on les accuse d'augmenter leur fiscalité alors qu'elles se substituent au rôle de péréquation et de solidarité de l'Etat.

Si l'Etat n'a pas les moyens d'assurer le développement de ces infrastructures, il n'a qu'à demander une participation égalitaire à tous ceux qui en bénéficient.

Si les collectivités doivent contribuer à la réalisation de toutes les infrastructures à concurrence de 15 p.100, demandez-le également à Lyon, à Marseille et à Paris. Faites en sorte que tout le monde y participe. L'équilibre financier sera alors plus facile à atteindre et l'égalité du citoyen respectée. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Bousch.

**M. Jean-Eric Bousch.** Monsieur le ministre, pour parler franchement, je vous dirai que les crédits consacrés aux transports et aux voies de communication sont insuffisants. Votre projet de budget est décourageant pour les usagers, déconcertant pour les entreprises et démoralisant pour les élus.

Qu'observe-t-on, au terme d'un rapide tour d'horizon de la situation ? Les chantiers autoroutiers prennent du retard ; l'entretien des routes est insuffisamment assuré ; l'Etat n'honore pas - ou honore avec retard - les contrats Etat-régions ; en termes de délai, de nombreux projets de T.G.V. sont bloqués ; enfin, les travaux relatifs aux voies navigables n'avancent guère.

Ce triste constat ne me fait rien présager de bon pour l'avenir de la France à l'aube du Marché unique européen, ni pour le succès de la politique d'aménagement du territoire menée par le Gouvernement.

Pourtant, vous savez mieux que quiconque, monsieur le ministre, à quel point sont vitales les infrastructures de transport et de communication dans un pays moderne confronté à la concurrence. On ne peut pas bâtir et développer l'économie d'un pays sans une politique efficace et cohérente des moyens de transport.

Cela est vrai pour le développement économique de toutes nos régions, et cela prend encore plus de sens quand il s'agit de désenclaver les régions rurales isolées ou de soutenir la réindustrialisation des régions les plus touchées par la crise des industries traditionnelles.

Les crédits de votre ministère constituant les éléments essentiels de notre politique d'aménagement du territoire, on doit donc considérer votre budget sous la double optique de

l'aménagement du territoire et du contexte européen dans lequel nous sommes placés. On ne construira pas une France forte au sein de l'Europe sans prévoir le développement de ses réseaux routiers, ferroviaires ou fluviaux.

L'épine dorsale de cette Europe se situera certainement sur un axe allant de Londres à Milan. Il faut donc prévoir les actions qui nous empêcheront d'en être tenus à l'écart.

Certes, le tunnel sous la Manche ainsi que l'autoroute de Calais à Dijon seront bientôt terminés. Par ailleurs, des autoroutes sont ouvertes en Savoie, dans la Tarentaise, pour les jeux Olympiques. Mais, en dehors de ces réalisations, je ne remarque pas d'évolution substantielle.

Examinons le bilan de plus près. A quoi juge-t-on un bon programme routier ? On l'apprécie aux crédits prévus pour les investissements nouveaux - c'est-à-dire pour le développement du réseau - et aux mesures prises pour maintenir sa qualité.

Je me permets maintenant d'insister sur le caractère fondamental de l'entretien de nos infrastructures routières. Je dois malheureusement constater que cela semble ne pas être une de vos priorités.

Monsieur le ministre, votre étonnant et remarquable plaidoyer en faveur de ce projet de budget semblait indiquer que, à titre personnel, vous en aviez certainement fait votre priorité. Pourtant, vous n'avez pas obtenu du Gouvernement les moyens nécessaires.

Les crédits affectés aux routes sont toujours parmi les premiers à être amputés. Cela a encore été le cas cette année. Un orateur a même parlé d'une réduction de quelque 25 p. 100.

Mais, monsieur le ministre, s'agit-il là de bonnes économies ? Ne vont-elles pas nous coûter cher, bien plus cher dans quelques années ? Le rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan s'en est inquiété, le rapporteur de la commission des finances également. Je rejoins totalement leurs analyses.

Il est en effet quelque peu paradoxal que les crédits d'entretien des routes soient en baisse d'une année sur l'autre, alors que le trafic routier ne cesse d'augmenter et que les surfaces à traiter ont augmenté au fil des années.

La situation de notre réseau routier se dégrade donc ; parallèlement, nous prenons du retard sur les programmes.

Ainsi, le ralentissement des investissements autoroutiers risque, s'il se maintient, de nous empêcher de réaliser dans les quinze ans les objectifs du schéma directeur retenu par le C.I.A.T. de novembre 1990.

Monsieur le ministre, vous me répondez que vous avez obtenu une rallonge ! C'est vrai. On ne peut que vous en féliciter, même si, avec ces 1,2 milliard de francs supplémentaires en autorisations de programme et ces quelques centaines de millions de francs en crédits de paiement vous n'arrivez pas à combler les insuffisances du budget initial, que ce soit pour l'entretien du réseau ou pour l'exécution des contrats de plan.

Au risque de me répéter, j'affirme que c'est du maintien de la qualité et de la densité des réseaux routiers que dépend, pour la plus large part, le succès de notre intégration économique dans l'ensemble européen.

Votre projet de budget ne nous donne pas les moyens de bien nous y préparer d'autant que, dans le même temps, ces insuffisances, ces économies ont des répercussions dramatiques sur l'état des carnets de commandes des entreprises, donc sur l'emploi.

Le Gouvernement ne cesse de répéter que l'emploi est « la priorité des priorités ». Oh ! monsieur le ministre, je sais bien que certaines très grosses entreprises ont des carnets de commandes bien remplis, mais c'est au détriment d'entreprises plus petites qui, faute de travaux, risquent de disparaître.

Je me permets maintenant d'attirer votre attention, monsieur le ministre, sur quelques problèmes concernant la région que j'ai l'honneur de représenter.

A ce titre, j'évoquerai le contournement autoroutier de Metz, et les voies d'accès au nouvel aéroport régional que vous connaissez bien. Certes, il y a des difficultés, surtout d'ordre financier. Une intervention de votre part serait la bienvenue. Elle serait particulièrement appréciée de nous tous, particulièrement par collègue le maire de Metz.

Je souhaite aborder maintenant le problème des transports ferroviaires.

A ce sujet, il convient de rappeler l'importance du rail en matière d'aménagement du territoire.

Vous comprendrez donc les protestations qui s'élèvent dans notre département - j'en ai également entendu ici même - contre les fermetures de lignes, voire contre les transferts vers la route de certaines lignes de chemin de fer. C'est toujours pénible d'assister à cela, surtout dans des régions de reconversion comme la nôtre.

Mais je vous étonnerais, monsieur le ministre, si je n'abordais pas aussi le problème du T.G.V. Est. Vous connaissez, comme moi, l'enjeu économique important de cette liaison ferroviaire rapide avec l'Allemagne. Cela cadre parfaitement avec ma position concernant les perspectives européennes.

Ce projet connaît d'énormes difficultés quant à sa réalisation alors qu'il est légitimement souhaité dans les régions concernées.

On s'interroge encore et sur son tracé définitif et sur son financement.

En ce qui concerne son tracé, votre réponse à une question écrite figure au *Journal officiel* du 3 octobre dernier. Vous avez notamment précisé : « S'agissant des raccordements avec le réseau ferroviaire allemand, M. Essig a proposé, d'une part, un raccordement à Baudrecourt sur la ligne Metz-Sarrebruck et, d'autre part, un prolongement à grande vitesse vers l'Allemagne, constitué d'une section de ligne d'environ 30 kilomètres passant au nord de Strasbourg et reliant la ligne nouvelle Paris-Strasbourg à la ligne Karlsruhe-Bâle. »

Vous ajoutiez : « En ce qui concerne les liaisons entre Paris et Francfort, les temps de parcours retenus dans le rapport de M. Essig ont été supposés équivalents, quel que soit l'itinéraire retenu, par Sarrebruck ou par Strasbourg. Cela dépend toutefois du niveau d'aménagement des lignes en Allemagne. »

« Le projet de T.G.V. Est, ainsi défini, a été inscrit au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse adopté par le Gouvernement lors du comité interministériel d'aménagement du territoire qui s'est tenu le 14 mai 1991. »

S'agissant d'un élément essentiel de l'aménagement du territoire, qui conditionnera, à terme, la réussite de la diversification industrielle de ces régions frontalières, il faut franchir l'obstacle de la seule rentabilité financière.

Les assemblées régionales et les conseils généraux se sont engagés à faire des efforts importants pour que ce projet aboutisse.

Il faut que le T.G.V. Est demeure une priorité. Je crains malheureusement que ce ne soit plus le cas, contrairement à ce qui était affirmé il y a peu de temps encore.

Il faut pourtant que soit établi rapidement un véritable plan qui en précise définitivement le tracé et les moyens de financement.

Monsieur le ministre, j'espère obtenir de votre part quelques apaisements.

Malheureusement, en l'état actuel des choses, je ne vois pas, en dehors de quelques problèmes particuliers, quelles considérations pourraient faire en sorte que les crédits de votre projet de budget si insuffisant deviennent d'une importance telle que nous arrivions à les voter. Croyez-moi, je le regrette.

5

## RAPPEL AU RÈGLEMENT

**M. Félix Leyzour.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**M. le président.** La parole est à M. Leyzour.

**M. Félix Leyzour.** Mon rappel au règlement porte sur l'ordre du jour des prochaines séances, monsieur le président.

Mes amis membres de la commission des lois m'ont fait savoir que le projet de loi relatif au statut de la magistrature viendrait en discussion le mercredi 11 décembre, à quinze heures, et que la date limite pour le dépôt des amendements avait été fixé au mardi 10 décembre, avant dix-sept

heures. Ils se demandent et, en leur nom, je vous demande si la commission des lois aura le temps de se préparer à l'examen de ce texte dans de bonnes conditions.

**M. le président.** Monsieur Leyzour, c'est une question qu'il faut poser au président de la commission des lois. La manière dont vous la formulez le prouve : vos amis membres de la commission des lois demandent si la commission sera prête...

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Elle n'est pas convoquée !

**M. Félix Leyzour.** J'apprends qu'elle n'est pas convoquée, monsieur le président !

**M. le président.** Je vous répète, monsieur Leyzour, qu'il vous faut frapper à la bonne porte et vous adresser à M. le président de la commission des lois.

**M. Félix Leyzour.** Nous nous adresserons à lui, monsieur le président.

**M. le président.** De toute façon, la présidence n'a pas à intervenir à ce sujet, monsieur Leyzour.

Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à vingt-deux heures. (*Assentiment.*)  
La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures cinquante-cinq, est reprise à vingt-deux heures, sous la présidence de M. Pierre-Christian Taittinger.*)

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

**M. le président.** La séance est reprise.

6

**LOI DE FINANCES POUR 1992**

**Suite de la discussion d'un projet de loi**

**M. le président.** Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1992, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution.

**ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE**

II. - TRANSPORTS (*suite*)

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

**M. le président.** Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace : II. Transports.

La parole est à M. Leyzour.

**M. Félix Leyzour.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il ne fait guère de doute que les besoins de communication et de déplacement s'accroissent en cette fin de siècle. Les transports se trouvent, de ce fait, au cœur des enjeux de la société et des exigences des populations.

Chacun connaît l'importance des voies de communication au regard du développement de l'industrie, de l'implantation des entreprises. Il suffit de voir combien de villes, de régions se sont autoproclamées « carrefour européen », parfois abusivement. Mais là n'est pas mon propos.

Je tiens, tout d'abord, à indiquer que nous nous prononçons résolument pour le développement des infrastructures de transport.

Il nous apparaît, monsieur le ministre, que votre politique est tout entière rivée à l'intégration européenne.

Relier entre elles les grandes métropoles, faire de la France une zone de transit entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, telles semblent être les orientations que vous défendez.

Les grandes liaisons ne peuvent jouer pleinement leur rôle que si, au lieu de passer, de traverser, elles servent d'arête dorsale à un maillage dense qui irrigue et qui dessert.

Soulignons aussi que le poste « transports » dans les dépenses des ménages a pris une place très importante : les ménages consacrent aujourd'hui 15 p. 100 de leurs revenus aux transports.

Les exigences sont énormes : les experts ont chiffré les besoins à plus de 1 000 milliards de francs dans les quinze ans à venir. C'est en effet cette somme qu'il faudrait dégager pour assurer la modernisation des modes de transport existants, développer les réseaux ferrés, routiers et de voies navigables, désenclaver nombre de régions par un maillage approprié.

Plus de 1 000 milliards de francs, cela représente de 65 milliards à 75 milliards de francs par an ! Nous sommes loin, terriblement loin du compte puisque, pour 1992, les crédits atteignent 44,4 milliards de francs contre un peu plus de 43 milliards de francs en 1991. La progression de 3,3 p. 100 couvre d'ailleurs tout juste l'inflation !

Mais votre budget, ce ne sont pas seulement des chiffres, monsieur le ministre, ce sont avant tout des orientations, auxquelles nous ne souscrivons pas.

Tout d'abord, le transport ferroviaire, cette année encore, n'est pas traité comme il le mériterait. Comment interpréter l'annonce de la suppression de 4 800 emplois à la S.N.C.F., sinon comme la volonté de dessaisir la société nationale de certaines de ses prérogatives, de réduire l'accès au service public pour certaines populations, de ne pas donner au rail les moyens de développer une saine complémentarité avec la route ?

La S.N.C.F. subit depuis des années une politique de compression des effectifs et des salaires qui porte atteinte à une grande partie de ses capacités.

Elle reste, cependant, un atout, un facteur de développement potentiel irremplaçable. L'originalité de son statut, l'esprit de service public qui y prévaut, la qualification et le savoir-faire de nos cheminots placent la société nationale et notre pays dans une position qui devraient leur permettre de relever les défis qui pointent aujourd'hui.

C'est pourquoi, mes chers collègues, vous n'en serez pas étonnés, les sénateurs du groupe communiste et apparenté demandent qu'un effort particulier soit fait en faveur du réseau ferroviaire pour le trafic marchandises.

C'est d'ailleurs affaire de bon sens ! Il suffit de rappeler, par exemple, que plus de 12 000 camions empruntent chaque jour l'autoroute Lille-Paris, que la fréquence des bouchons, notamment en région parisienne, est en progression constante - de 25 p. 100 entre 1986 et 1988 - et que la circulation à Rungis, du fait de la concentration de poids lourds, est insupportable.

Cela n'est plus possible ! Ce n'est pas amoindrir le rôle de la route que de souligner cette vérité d'évidence. On sait bien que de nombreux axes sont encombrés, saturés, et ce, en grande partie, en raison de l'accroissement du trafic routier de marchandises.

De 1980 à 1989, la part de la route dans le trafic de marchandises est passée de 55 p. 100 à 70 p. 100 du total. Le rail plafonne à 50 milliards de tonnes-kilomètre contre 140 milliards pour la route et un peu plus de 7 milliards pour le transport fluvial.

Ce qui est tout bonnement inacceptable, c'est que la direction de la S.N.C.F. elle-même et le Gouvernement organisent ce transfert du rail vers la route. En huit ans, la S.N.C.F. est devenue le premier transporteur routier français et le troisième européen.

Parallèlement, de nombreuses gares de marchandises et des centres de triage sont fermés.

Il faut inverser cette tendance. La Sernam doit valoriser le fer et non pas transférer de plus en plus son trafic vers la route.

Bien entendu, vous opposez la compétitivité des deux modes de transport de marchandises pour justifier votre choix en faveur de la route, mais vous oubliez de nombreux coûts sociaux.

Selon une étude de la C.E.E., en tenant compte des accidents, de l'occupation des sols, de l'environnement, les coûts sociaux des transports ont été évalués, en 1984, à environ 150 milliards de francs : 96 p. 100 de cette somme sont impu-

tables au trafic routier, contre seulement 1,6 p. 100 pour le trafic ferroviaire, 1,8 p. 100 pour le trafic aérien et 0,6 p. 100 pour la navigation intérieure.

Cette situation est due, pour l'essentiel, à l'accroissement du trafic routier de marchandises. Je veux, à cet égard, souligner que tous les efforts qui pourront être consentis en faveur de la sécurité routière, dont les crédits sont d'ailleurs insuffisants, seront, sinon inefficaces, tout au moins partiellement annulés par l'augmentation du trafic routier.

En outre, pour les populations, en de nombreux endroits, les problèmes posés par la pollution atmosphérique et le bruit sont aujourd'hui considérables.

Même les collectivités locales sont pénalisées par de telles orientations. Il faut savoir qu'un véhicule d'une demi-tonne use la route 450 000 fois moins qu'un poids lourd de plus de 13 tonnes à l'essieu. En cinq ans, les dépenses de transport pour les communes de plus de 10 000 habitants ont progressé de 75 p. 100 ; en 1989, elles avoisinaient 15 milliards de francs.

Ces divers exemples plaident indiscutablement en faveur d'un effort important pour le rail et la voie d'eau.

J'entends bien que la route offre de la souplesse pour les dessertes, la distribution et la collecte de proximité, mais cela ne justifie pas les transferts croissants dont elle bénéficie. Il faut combiner judicieusement tous les modes de transport. Ce n'est pas facile, me direz-vous sans doute, monsieur le ministre. C'est vrai ! Raison de plus pour s'y atteler résolument.

Quand on parle des coûts comparés des différents moyens de transport, il convient de prendre aussi en compte le coût de toutes infrastructures et la manière dont elles sont financées. La S.N.C.F., nous le savons, doit financer ses coûts d'exploitation et d'infrastructure.

Quant aux voies d'eau, mes chers collègues, M. de Catuelan, rapporteur d'un récent projet de loi qui leur était consacré, remarquait qu'au rythme actuel la liaison Rhin-Rhône serait effectuée dans trente ou quarante ans.

Nos voisins du nord de l'Europe ont des réseaux navigables performants. Sans même parler des Pays-Bas, l'Allemagne transporte 20 p. 100 de ses marchandises par les voies navigables, contre une malheureuse proportion de 4 p. 100 chez nous.

Il faut de l'audace, beaucoup plus d'audace dans ce domaine !

Monsieur le ministre, votre politique des transports est entièrement tournée vers l'intégration européenne.

Nombre de liaisons sont prévues par les schémas directeurs routier et ferroviaire dans l'optique de la valorisation de la dorsale Londres-Milan et de l'Île-de-France.

La France serait-elle vouée à n'être qu'une zone de transit ? Les liaisons autoroutières et les liaisons ferroviaires à grande vitesse sont une nécessité, mais il faut irriguer tout le territoire national.

Le T.G.V. ne doit pas masquer toutes les carences de développement du réseau ferré. La première des mesures à prendre est d'arrêter les fermetures de gare et l'abandon de lignes régionales. Le rôle de la S.N.C.F. doit être de désenclaver les régions peu urbanisées. Je pense, bien entendu, au « grand Centre », au « grand Ouest » et, au sein de celui-ci, à la Bretagne.

S'agissant du Centre, il apparaît qu'une ligne à grande vitesse, au départ de Paris, va être mise en exploitation. C'est ce que l'on appelle le « Y renversé ».

Il reste à déterminer exactement le lieu de la séparation en deux branches de cette liaison à grande vitesse. Certains parlent d'Orléans, d'autres de Vierzon. En tout cas, une branche irait vers Nevers et Clermont-Ferrand et l'autre vers Limoges et Toulouse.

Cette liaison, initialement, vous ne la vouliez pas. Ce sont les élus de la région Centre, de l'Auvergne et du Limousin qui, avec les usagers et les populations, ont imposé leurs vues.

Cependant, dans le même temps, vous supprimez des liaisons régionales telles que Châteauroux-Tours, vous réduisez le rôle des centres de triage de Vierzon et des Aubrais.

Une telle politique n'est plus acceptable : T.G.V. et régions doivent être réconciliés.

A cet égard, il me paraît indispensable que la S.N.C.F. accepte plus qu'elle ne le fait de tenir compte du point de vue des collectivités, des populations, pour décider des gares d'arrêt du T.G.V. Il ne s'agit pas de vouloir faire arrêter le T.G.V. partout pour le transformer en omnibus ! Il s'agit d'en faire un outil d'aménagement du territoire, un outil du développement.

Par exemple, à Plouaret, dans les Côtes d'Armor, l'expérience montre que l'arrêt demandé et finalement obtenu répondait à un besoin que la direction de la S.N.C.F. n'avait pas mesuré.

Il me paraît également indispensable que l'Etat et la S.N.C.F. s'engagent résolument dans la modernisation et l'électrification des lignes dites secondaires, afin d'assurer un véritable maillage, de disposer d'un réseau vivant.

Il ne suffit pas de dire que les collectivités qui demandent l'électrification, permettant dans certains endroits le passage de rames T.G.V. - c'est le cas pour le Trégor, avec Plouaret-Lannion - n'ont qu'à payer.

De quel aménagement du territoire s'agit-il, si les régions les plus éloignées, les plus pauvres, doivent payer deux fois leurs équipements structurants ?

J'en viens aux routes.

Nous nous devons de souligner que les crédits destinés à l'entretien du réseau national régressent de 12,5 p. 100, alors que le réseau est de plus en plus sollicité. Un bon entretien du réseau est un élément important de la sécurité. Ce n'est certes pas le seul élément : il y a aussi l'état des véhicules, le comportement des conducteurs. Il n'empêche que l'entretien contribue efficacement à la sécurité et préserve, en outre, le patrimoine routier.

A cet égard, monsieur le ministre, j'aimerais que vous puissiez nous indiquer quel effort le ministère consent pour un bon fonctionnement du service hivernal. Je crois savoir que, dans bon nombre de départements, des crédits sont prévus pour le paiement des heures supplémentaires d'intervention. En revanche, il n'existe plus de moyens pour la mise en place de l'astreinte, dont dépendent la rapidité et l'efficacité des interventions.

Pour ce qui est des crédits d'investissement, vous avez annoncé à l'Assemblée nationale une dotation supplémentaire permettant de mieux honorer les contrats de plan Etat-régions pour 1991.

Il n'en reste pas moins que, globalement, sur la part financée intégralement par l'Etat et sur celle qui est cofinancée, un retard va être pris ; le budget de 1992 va entériner ce retard, retard par rapport aux objectifs fixés, retard aussi pour le secteur des travaux publics.

S'agissant des financements, je voudrais savoir si les travaux de mise aux normes autoroutières des grandes liaisons à quatre voies sont appelés à être financés en totalité par l'Etat ou si vous envisagez de faire appel à des cofinancements.

Sur le plan de la programmation, comptez-vous privilégier les travaux de mise aux normes autoroutières ou estimez-vous devoir faire un effort particulier pour aménager à quatre voies des liaisons existantes, quitte à effectuer des travaux de sécurité là où c'est nécessaire ?

Ces questions intéressent sans aucun doute de nombreuses régions, mais surtout la Bretagne, dont le caractère péninsulaire exige un effort particulier de désenclavement - je pense, notamment, à l'axe central, à la R.N. 164 et à la R.N. 176.

S'agissant de l'axe central, il est grand temps d'en finir avec les tergiversations, avec les remises à l'étude, avec ces déclarations d'un jour, tempérées le lendemain, quand elles ne sont pas contredites. Il faut des engagements clairs à la hauteur des engagements pris lorsque cette route a été, à juste titre d'ailleurs, intégrée dans le plan routier breton à financement d'Etat.

Tout déséquilibre dans les infrastructures en la matière accentuera encore les disparités économiques et sociales entre les régions françaises. Bien sûr, des travaux sont réalisés et ils ne sont pas gratuits, mais la France reste encore, parmi les grands pays européens, l'un des moins bien équipés.

Votre politique des transports consacre et renforce vos orientations en matière d'aménagement du territoire. C'est un développement dual avec, d'un côté, des zones très déve-

loppées et, de l'autre, des zones qui connaissent un moindre développement, quand elles ne s'engagent pas dans la voie de la désertification.

Aménager en vue d'arriver à un développement équilibré du territoire suppose qu'un effort soit porté sur les grandes transversales.

Nos réseaux de communication organisés « en étoile » au départ de Paris arrivent à saturation. Il est nécessaire de moderniser les liaisons Nantes-Lyon, par Tours et Bourges, sur le plan tant routier que ferroviaire, ainsi que les liaisons Lyon-Bordeaux et Toulouse-Hendaye.

Désengorger Paris devrait être une priorité. Or, bien au contraire, vous proposez toujours plus de liaisons au départ de l'Ile-de-France, monsieur le secrétaire d'Etat.

En Ile-de-France même, vous prévoyez la construction d'autoroutes à péage. Dans cette région déjà fort encombrée, il faut sans aucun doute prévoir de nouveaux aménagements, mais vous oubliez trop, me semble-t-il, la concertation avec les élus et avec les populations.

Au surplus, la seule vraie solution, nous le savons tous, mes chers collègues, c'est le développement des transports en commun, et un développement beaucoup plus rapide que celui qui est prévu.

Enfin, pour conclure, je voudrais parler du transport combiné.

Cette notion, monsieur le ministre, vous y faites souvent référence, tout comme M. Fournier, président de la S.N.C.F. Mais, que mettez-vous réellement derrière ce terme ? Nous l'avons vu, chiffres à l'appui, toute votre politique vise à transférer aux routes ce que vous prenez au rail et aux voies d'eau.

Pour notre part, nous souhaitons que soit valorisée l'intermodalité en fonction de l'objectif recherché. Avec la mise en service de conteneurs qui s'adaptent et se placent aussi bien sur une péniche que sur un train ou sur un camion poids lourd, on peut utiliser les trois modes de transport si cela s'avère la solution la plus efficace. Dans un tel cas, il ne faut pas regarder uniquement le coût de transport en lui-même, mais aussi les coûts sociaux que j'ai cités plus haut.

Le transport combiné doit mettre en valeur le rail et les voies navigables : cela consomme moins d'énergie, c'est plus propre et c'est moins dangereux.

Sur les grandes distances, le transport ferroviaire de marchandises prend tout son sens. Mais il exige des investissements d'infrastructures, de matériel et de logistique.

Pour les voies d'eau, il s'agit de désenclaver le Nord en réalisant les liaisons Seine-Nord et Seine-Est, et, pour avoir une ouverture sur la Méditerranée, il faut achever au plus vite la liaison Rhin-Rhône.

Quant au rail, il apparaît nécessaire de mettre en place plusieurs plates-formes multimodales, où aient lieu le stockage-déstockage, le groupage-dégroupage, la distribution et l'embarquement du fret.

En somme, là où vous ne voyez que la concurrence, nous préférons, nous, la complémentarité.

Dans le même sens, nous pensons qu'il serait judicieux de favoriser des coopérations entre la S.N.C.F., Renault véhicules industriels, Alsthom et France Télécom, pour gagner en efficacité. Les entreprises publiques ont des atouts pour réussir ces mutations, en premier lieu leur personnel.

Manifestement, et malheureusement, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, ce projet de budget ne permet pas de déployer les transports au service de nos populations, de nos régions, de notre pays. Il ne fait que renforcer un aménagement sélectif et ségréatif dans le cadre de l'intégration européenne.

En conséquence, les sénateurs communistes et apparentés ne pourront que voter contre votre projet de budget.

**M. le président.** La parole est à M. Dreyfus-Schmidt.

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Monsieur le ministre, c'est bientôt Noël et je vous apporte ce soir deux cadeaux.

Le premier, c'est le soutien du groupe socialiste à votre budget. Le second, c'est un pin's.

**M. Emmanuel Hamel.** Monsieur Dreyfus-Schmidt, parlez donc français, nous sommes dans un hémicycle français !

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Monsieur Hamel, préférez-vous que je parle d'« épinglette » ? (*Sourires.*)

**M. Emmanuel Hamel.** Oui, je préfère.

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Je craignais de ne pas me faire entendre si j'employais ce terme, mais, puisque vous le souhaitez, je parlerai donc d'épinglette.

Monsieur le ministre, je vous offre donc cette épinglette de bon cœur. (*M. Dreyfus-Schmidt porte lui-même à M. le ministre une épinglette.*)

Mais vous allez tout de suite comprendre le pourquoi de ce second cadeau. (*M. Dreyfus-Schmidt regagne la tribune.*)

**M. le président.** Monsieur M. Dreyfus-Schmidt, ne faites pas trop de cadeaux au cours de cette soirée, elle risque d'être longue ! (*Nouveaux sourires.*)

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Vous êtes sans doute jaloux, monsieur le président, mais je n'en ai pas d'autre.

Regardez bien cette « épinglette », pour plaire à M. Hamel : c'est celle du service traction d'Alsthom. Elle représente, comme vous le voyez, le Lion de Belfort et, en silhouette, dans le Lion, le T.G.V. Pourquoi ce double symbole ? C'est, vous le savez, à Belfort, dans les usines Alsthom, que l'on fabrique ce joyau de l'industrie et de technologie françaises. Or, les Belfortains sont fort marris parce que ce T.G.V. qu'ils fabriquent, et qui est leur fierté, ne dessert pas la ville de Belfort, ni même la région, qui le mérite pourtant.

En effet, la trouée de Belfort, la porte de Bourgogne qui permet de desservir l'Allemagne et la Suisse, avait jadis une voie ferrée, extrêmement moderne et rapide à l'époque. Belfort était un centre ferroviaire important. Or, depuis trente ans, le train qui vient de Zurich, met toujours le même temps pour relier Paris. L'autoroute elle-même, au lieu de regagner directement la capitale, comme le faisait la route nationale, s'en va vers Beaune, ce qui oblige à faire un très grand détour si l'on veut aller à Paris.

Bref, nous ne voudrions pas que le nord-est de la Franche-Comté soit comparable au nord-est du Brésil. (*Sourires.*) Nous n'en sommes certes pas là, mais nous constatons tout de même un certain abandon, ce qui nous fait réagir.

D'ailleurs, ce n'est pas par hasard si, à l'Assemblée nationale, des propos vous ont été tenus qui ressemblent fort à ceux que je vais tenir ce soir. Vous avez répondu, certes, mais le dialogue se poursuit, puisque je vais livrer à votre réflexion quelques observations supplémentaires.

Je parlerai donc, vous l'avez compris, du T.G.V. Rhin-Rhône, mais aussi de deux liaisons ferroviaires qui permettront à de nombreux usagers de venir emprunter le T.G.V. et qu'il serait donc très malheureux de fermer.

Or, on menace de fermer la ligne Belfort-Delémont-Bienne, ainsi que la voie ferrée qui va de Belfort à Epinal. C'est vrai qu'il est souvent difficile de franchir les montagnes, mais c'est indispensable, et, si ces voies ne sont pas actuellement rentables, c'est sans doute parce que tous les soins nécessaires ne leur ont pas été apportés.

Je traiterai maintenant d'une liaison routière à améliorer de toute urgence.

Le comité interministériel de l'aménagement du territoire du 14 mai 1991 a inscrit seize lignes, dont le T.G.V. Rhin-Rhône, dans le schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

On nous a dit et répété que ce même schéma directeur n'est pas une programmation et que c'est au coup par coup, compte tenu des contraintes financières, compte tenu des efforts consentis par les pays voisins pour des lignes correspondantes, que l'échéancier serait décidé.

Or, bien qu'il ne s'agisse donc pas d'une programmation, le même comité interministériel a décidé la priorité pour les études et pour les concertations en vue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de deux projets. L'un des deux s'impose, c'est le « T.G.V. Provence », dont la construction est rendue difficile à cause des défenseurs de l'environnement ; l'autre, c'est le T.G.V.-Est.

Lorsque l'on vous interroge, vous nous répondez que vous attendez les résultats de la mission Essig, que vous attendez les résultats du débat national qui sera organisé par M. Carrière. Attendre, attendre : mais le temps, en la matière, c'est

aussi de l'argent ! Il ne faudrait pas que nous attendions trop longtemps et il ne faudrait pas, surtout, que, sous prétexte d'étudier un projet qu'il sera difficile de mener à terme, les autres projets, ceux qui s'imposent, soient retardés.

Le T.G.V. Rhin-Rhône est une priorité absolue, je souhaiterais vous en convaincre. A ce sujet, il ne faudrait pas confondre le T.G.V. Rhin-Rhône et le canal homonyme, dont nous savons qu'il n'apporte pas grand-chose à notre région.

Nous pensons que la priorité doit être donnée non pas à ce vieux serpent de mer mais au T.G.V. Rhin-Rhône, et ce, non seulement parce qu'il desservirait Belfort, mais surtout parce qu'il constitue le maillon indispensable de la liaison à grande vitesse entre l'Espagne et l'Allemagne, c'est-à-dire entre les deux pôles de l'Europe, entre notre pays et, à travers la Suisse, l'Italie, sans parler bien sûr des pays scandinaves, d'un côté, et de l'Afrique, de l'autre.

Cette priorité, je la vois inscrite dans la géographie même. Vous savez d'ailleurs que nos voisins suisses et allemands s'intéressent de très près à ce projet et le soutiennent, de même que l'ensemble des régions qu'il devra traverser, comme le Languedoc-Roussillon. J'en parle sous le contrôle de mon collègue Roland Courteau, qui souhaiterait savoir ce qui est prévu pour le T.G.V. Languedoc-Roussillon et pour la gare T.G.V. de Narbonne.

En outre, ce T.G.V. a le grand avantage d'être rentable, toutes les études le montrent, et plus encore depuis que le dégel est survenu à l'Est ; il est évident que la trouée de Belfort ainsi que la vallée du Rhône sont des voies de liaison incontournables. Vous le savez, le premier tronçon est particulièrement rentable. Il serait donc dommageable à tous égards d'attendre plus longtemps.

Au surplus, il existe déjà une ligne à grande vitesse entre Mulhouse et Strasbourg. Par voie de conséquence, ce T.G.V. Rhin-Rhône permettrait, dans un premier temps, de desservir également Strasbourg.

Bien sûr, il y a des coups de cœur, bien sûr, il y a des noms symboliques. Mais il y a aussi la réalité, et la réalité c'est la rentabilité.

Comme l'a écrit d'ailleurs M. Fournier, pour l'entreprise S.N.C.F., nous le comprenons, la première des priorités, c'est la rentabilité, cette rentabilité qui traduit l'attente du plus grand nombre et qui est une raison supplémentaire de reconnaître le caractère prioritaire du T.G.V. Rhin-Rhône.

Vous me direz qu'en matière de service public il n'y a pas que la rentabilité qui compte. C'est tellement vrai que cela m'amène à vous demander de ne pas fermer la ligne Belfort-Delle-Delémont-Bienne car lorsque la ligne T.G.V. Rhin-Rhône sera construite, il faudra que les Suisses puissent la rejoindre aisément.

Cette ligne n'est actuellement pas rentable, c'est exact, pas plus d'ailleurs que la ligne Belfort-Epinal. Pourquoi ? En fait, elle fonctionne avec des machines archaïques - depuis trente ans ce sont toujours les mêmes - et les trains passent à des horaires tels que tous ceux qui voudraient les emprunter ne le peuvent pas.

Si l'on renversait le problème et si l'on commençait par doter la ligne d'un matériel qui fonctionne bien et qui soit confortable, si l'on fixait des horaires qui correspondent aux besoins des usagers de ces lignes, il ne serait même plus envisageable de les fermer.

Je me permets d'insister, monsieur le ministre : pourrez-vous faire étudier la question car fermer ces lignes, ce serait déjà handicaper le futur T.G.V. Rhin-Rhône ?

Enfin, monsieur le ministre, il vous suffit de considérer une carte pour voir qu'il va bientôt y avoir une liaison par autoroute et voie rapide entre Paris et Langres par Chaumont et Troyes. A Langres, elle s'arrêtera pour aller au nord vers Nancy ou au sud vers Dijon. Il manque un tout petit tronçon pour rejoindre l'autoroute A 36 Mulhouse-Beaune. On peut raisonnablement considérer qu'il s'agit là d'une urgence. D'ailleurs, notez-le au passage, cette liaison permettra aux habitants de la Haute-Saône de venir, comme on pourra le faire de la Suisse et des Vosges, emprunter le T.G.V. Rhin-Rhône à Belfort.

Tel est le dernier point sur lequel je voulais attirer votre attention, monsieur le ministre. Je suis convaincu que M. Essig comme M. Carrère ne pourront que vous tenir le même propos. Mais ce n'est peut-être pas la peine d'attendre. Vous avez souhaité un débat national, nous y participons.

D'ailleurs, je constate que ceux qui ont des besoins pressants à faire valoir auprès de vous ne manquent pas de saisir l'occasion de l'examen du budget pour vous en faire part. Ceux qui ne le font pas ont sans doute moins d'arguments. C'est pourquoi, pour ma part, monsieur le ministre, j'ai tenu à développer les miens dès ce soir. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. le président.** Monsieur Dreyfus-Schmidt, pour ma part, je suis sensible au cadeau que vous avez fait au Sénat quant à votre temps de parole. C'est un peu plus et un peu mieux que l'épinglette ! (*Sourires.*)

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Vous n'aviez pas lieu d'être inquiet, monsieur le président.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Girod.

**M. Paul Girod.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon intervention sera un peu en contrepoint de la précédente. Je suis navré, monsieur le ministre, de ne pas vous offrir d'épinglette.

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Ce n'est pas grave !

**M. Paul Girod.** Je ne vous offrirai pas mon vote non plus. Le seul cadeau que je pourrai vous faire sera un remerciement un peu enveloppé dans une feuille de cactus.

J'en suis navré parce que je suis de ceux qui pensent que, dans notre pays, les communications ont une importance particulière. Notre densité démographique est relativement faible pour des espaces relativement grands. Aussi la communication entre les hommes et les activités économiques exigent-elle, plus que partout ailleurs un réseau de voies de communication en bon état, en quantité suffisante et d'un maillage suffisamment serré.

Ce n'est pas par hasard si nous avons un kilométrage de routes par habitant plus important que celui des autres pays d'Europe. Ce n'est pas par hasard non plus si nous avons mis en chantier plus tard que d'autres les grandes liaisons autoroutières, les aléas de l'Histoire nous ayant imposé la construction d'un réseau national qui, pendant longtemps, a été unique au monde.

Dans le vaste concert de tous ceux qui s'occupent des voies de communication, il y a les grands intervenants nationaux, dont la S.N.C.F. - on vient d'en parler mais j'y reviendrai - il y a l'Etat, qui, théoriquement intervient seul sur les routes nationales - le mot « théoriquement » prend tout son relief quand on connaît la structure des contrats de plan - il y a les responsables locaux, en particulier les présidents de conseils généraux - il se trouve que j'en suis un. Tous ensemble, nous essayons de faire en sorte que les routes soient en bon état.

Le problème, monsieur le ministre, c'est que le budget que vous nous présentez ne semble pas être à la mesure de vos responsabilités.

Je ne vais que très rapidement évoquer le problème des autoroutes, encore que la région à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir ait besoin d'une autoroute très particulière - la A 29 - dont nous ne voyons pas se profiler la réalisation, et qui est nécessaire non seulement pour la desserte routière, mais aussi pour les raccordements avec les T.G.V. dont on vient de parler.

Notre collègue M. Dreyfus-Schmidt se désole de voir que les Belfortins fabriquent une partie du T.G.V., mais les Axoniens sont dans une situation pire : ils fabriquent les voies, tout au moins la partie la plus délicate, c'est-à-dire les pointes d'aiguillage. Dieu sait si c'est important !

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Il n'y a pas de sot métier !

**M. Paul Girod.** Nous fabriquons aussi les réchauds dans les rames. On fait ce qu'on peut. Nous n'avons pas de T.G.V. pour autant, et quand on fait passer une ligne quelque part, c'est notre région qui est déstructurée quant à ses moyens de communication.

Je reviens aux routes.

Le seul cadeau relatif que fait votre projet de budget aux collectivités territoriales, c'est de diminuer de 30 p. 100 les contrats de plan. Vous me direz que je devrais m'en plaindre,

mais comme, dans le même temps, votre collègue ministre de l'économie et des finances s'arrange pour que l'évolution des ressources des collectivités locales soient bloquées, voire soient en baisse, je vois là, pour une fois, une marque de cohésion gouvernementale à laquelle je me plais à rendre hommage, même si, sur le plan de l'efficacité, je suis de ceux qui déplorent la décision.

En effet, nous allons prendre un retard supplémentaire non négligeable et, dans certains cas, dramatique, surtout quand il s'agit de régions proches de l'Île-de-France, qui connaissent tant de problèmes d'embouteillage et de blocage alors que, normalement, elles devraient contribuer au dégagement de l'Île-de-France. Ce dégagement ne se fera pas, tout simplement parce qu'on ne tracera pas les routes nécessaires.

Vous connaissez tous la thèse sur le rôle de la rocade de deuxième niveau de la R.N. 31. Pas un projet n'est en cours entre Soissons et Compiègne ; nous allons à la catastrophe.

Les présidents de conseils généraux ont encore d'autres raisons de s'inquiéter sur deux sujets au moins.

Le budget d'entretien et de viabilité hivernale est en réduction de 12 p. 100. M. Braconnier, tout à l'heure, dans son rapport, soulignait à quel point il était grave que les renforcements coordonnés s'éloignent à ce point. Mais la viabilité hivernale est aussi compromise !

Dois-je comprendre, monsieur le ministre, que là où théoriquement les collectivités territoriales devaient collaborer avec l'Etat en matière de déneigement des routes et de salage, dorénavant, les conseils généraux devront prendre le relai de l'Etat ?

**M. Jean Chérioux.** C'est évident !

**M. Paul Girod.** Je le crains. Il y a en effet un phénomène de vases communicants dans les parcs que les conseils généraux sont obligés d'équiper seuls.

Ainsi, sur un programme de 85 millions de francs que nous venons de soumettre au conseil général de l'Aisne, il semble bien que l'Etat n'apportera qu'une contribution d'une douzaine de millions de francs.

Comprennez, monsieur le ministre, que nous soyons inquiets quant à l'évolution de votre budget d'entretien.

Je ne parlerai pas de l'article 30, qui pose, vous le savez, des problèmes dramatiques.

J'en termine avec les routes sur ces deux notes un peu pessimistes, voire désabusées, et je dirai un mot de la voie ferrée.

Notre collègue parle de T.G.V., de raccordement Rhin-Rhône. Notre département en est à essayer de ne pas mourir de la désaffection de la S.N.C.F. ! Nous en sommes au point, monsieur le ministre, de devoir demander la privatisation d'une ligne que la S.N.C.F. avait décidé de transférer sur route ; elle l'a dit, elle l'a redit. Nous sommes amenés, pour la sécurité de nos concitoyens, pour l'efficacité de la desserte, à la faire privatiser, ce qui est un comble !

Le problème qui se pose, c'est que la S.N.C.F. a le monopole du transport par voie ferrée et que, lorsqu'elle abandonne une part d'exploitation, elle interdit à quiconque de la reprendre à sa place. Il y a là un abus de droit que je voulais souligner, monsieur le ministre, au moment où nous discutons de votre budget. Quoi qu'il en soit, entre un budget des routes qui s'écroule et une S.N.C.F. qui ferme, des départements comme les nôtres commencent vraiment à se demander où ils vont. (*Applaudissements sur les travées du R.D.E., de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

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

**M. Emmanuel Hamel.** Monsieur le ministre, si je vous adressais une lettre contenant ce que je vais vous dire, vous ne la liriez pas, car elle serait sans doute considérée par votre cabinet comme sans importance et sans intérêt...

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Ce ne serait pas la seule !

**M. Emmanuel Hamel.** ... étant donné les charges que vous assumez.

Je vais donc simplement, sous l'œil vigilant de notre président, vous signaler quelques faits très concrets qu'il me paraît tout de même important de mentionner à cette tribune.

Le premier point a trait à la propreté des gares.

De plus en plus de Japonais arrivent en France venant de Genève par le T.G.V. Je suis effrayé à l'idée que la première impression qu'ils reçoivent de la France, après l'émerveillement du T.G.V., provient de la saleté de la gare de Lyon. Je suis persuadé, pour avoir observé les choses, que, si les responsables qui en ont la charge considéraient comment le ménage est fait et réfléchissaient au problème, il serait possible d'avoir quasiment en permanence une gare relativement propre.

Je suis également très triste, quand il m'arrive d'être à la gare du Nord, de penser que les Britanniques qui nous quittent après avoir séjourné quelques jours en France, garderont peut-être de notre pays le souvenir de cette gare, qui est souvent d'une saleté qui fait souffrir notre amour-propre national. Il y a certainement là des possibilités importantes de progrès.

Le second point concerne l'aide aux personnes âgées ou aux jeunes femmes entourées d'enfants dans les gares. Je n'arrive pas à comprendre que l'on ne puisse pas à faire en sorte que les chariots soient placés sur les quais où arrivent les trains...

**M. Jean Chérioux.** Exactement !

**M. Emmanuel Hamel.** ... et qu'ils soient en nombre suffisant.

En effet, combien de fois voit-on, sur les quais, des personnes âgées, qui n'ont pas toutes des valises avec roulettes, véritablement handicapées par le fait qu'il n'y a personne pour les aider. La situation est la même pour des jeunes femmes qui, quelquefois accompagnées de deux enfants, ne se voient proposer aucune aide pour porter leurs valises.

**M. Jean Chérioux.** Très juste !

**M. Emmanuel Hamel.** Sur ce plan, des progrès sont certainement à accomplir.

Troisième point - vous me direz, monsieur le ministre, que cela dépend peut-être en partie du ministre de l'intérieur - à la sortie de certaines gares, comme par exemple la gare Saint-Lazare ou la gare du Nord, il n'y a pas de bataille pour accéder à la file des taxis. En revanche, à la sortie de la gare de Lyon, il n'y a aucune discipline. On ne voit presque jamais un agent de police ni un agent de la S.N.C.F., dont pourtant le seul képi engagerait les voyageurs voulant un taxi à l'attendre correctement le long des voies préparées pour y accéder véritablement ; on voit très souvent des hommes bousculer des femmes. C'est une véritable anarchie qui est inadmissible. Entre Français nous nous connaissons. Mais quand on pense que des étrangers arrivant en France ou la quittant - non ne riez pas ! - gardent cette image, on ne peut qu'être désolé. Or, parmi ces personnes, se trouvent peut-être des étrangers qui viennent en France acheter nos produits. Le comportement que nous avons dans nos rues et dans nos gares a donc des incidences sur notre commerce extérieur. Je pense que ce sujet mérite votre attention.

Le quatrième problème que je voulais vous soumettre mérite également votre attention. Je m'interroge sur les prix auxquels sont fournis, dans certaines gares, des produits comme une bouteille de Coca-Cola ou de bière, une bouteille d'eau minérale ou un sandwich. Depuis quelques mois, j'ai en effet constaté une augmentation considérable du prix de ces produits. Ainsi, de jeunes militaires rentrant chez eux en permission, certaines personnes aux ressources très modestes sont véritablement contraints à l'abstinence. Une surveillance des prix dans les gares s'impose.

J'en viens à mon cinquième point.

Je regrette que dans les T.G.V., que fréquentent souvent des étrangers, les communications effectuées, à partir du restaurant notamment, soient mal faites. Il faudrait apprendre aux personnes qui font ces annonces à faire preuve d'avoir une diction correcte. Ainsi, elles seraient plus faciles à comprendre et pour les Français et pour les étrangers.

Il arrive que ces annonces soient formulées en anglais. En effet, elles sont rarement faites dans d'autres langues. A quoi bon faire une communication en langue étrangère si elle est incompréhensible tant elle est mal dite ? Je suis conscient qu'il s'agit de sujets apparemment mineurs, mais ils contribuent à créer une ambiance, à donner une image bonne ou mauvaise d'un pays aux étrangers qui le traversent.

Sixième point : il arrive assez fréquemment que les appareils permettant de composer son billet ne marchent pas. J'ai vu le cas des gens qui, au moment de prendre leur train, cherchaient à composer leur billet dans un appareil, puis dans un second, sans succès. A ce moment-là, que peuvent-ils faire ? Comme ils ont réservé, ils montent dans le train de bonne foi, sans avoir pu composer leur billet. Le contrôleur est alors en droit - et il le fait souvent ! - d'infliger une amende aux intéressés. La fiabilité des composteurs doit donc être vérifiée.

Par ailleurs, ne serait-il pas possible que, dans certains trains, comme le Paris-Lyon - et plus tard le T.G.V. Lyon-Méditerranée - où les groupes étrangers sont fréquents, il y ait au moins un contrôleur qui parle l'anglais ? Il est en effet assez fréquent que les contrôleurs, qui ne parlent que le français, soient confrontés à des problèmes qu'ils ne peuvent résoudre, et que des passagers soient obligés d'assurer la traduction. Mais il s'agit de passagers, pas d'employés de la S.N.C.F. !

De plus, certains étrangers ne savent pas qu'il faut composer leur billet et, assez fréquemment, les contrôleurs sont placés devant des situations extrêmement difficiles, car ils ne savent pas s'ils ont en face d'eux un étranger qui essaie de voyager délibérément sans billet composté, en faisant valoir sa qualité d'Anglais ou d'Américain, par exemple, ou bien - et j'ai pu le vérifier - s'il s'agit d'un voyageur étranger de bonne foi, qui a pris le train sans composer son billet parce qu'il ne savait pas que cela devait se faire.

Un autre problème doit être soulevé, celui de l'heure d'ouverture des guichets. Je sais qu'il est difficile à un employé de la S.N.C.F. d'accomplir son devoir au mieux, que les horaires sont souvent pénibles, que, lorsqu'on habite en banlieue, être au guichet à six heures et demie, cela suppose peut-être de s'être levé à cinq heures, mais il est tout de même assez étonnant que, par exemple à la gare de Lyon, les guichets de la gare du T.G.V. n'ouvrent qu'à six heures quarante-cinq ! Certains trains partent à sept heures et, pour les gens qui n'ont pas encore réservé ou pris leur billet, le choix est délicat : soit ils montent dans le train sans avoir eu le temps d'obtenir un billet parce que l'attente est trop longue, soit ils ne prennent pas leur train.

Il faudrait donc faire en sorte qu'un ou deux guichets au moins soient ouverts à six heures trente au lieu de l'être à six heures quarante-cinq !

Mais permettez-moi aussi, monsieur le ministre, de faire appel à votre sens de l'observation : s'il vous arrive parfois d'aller dans une gare incognito - mais, malheureusement, vous ne le pouvez pas, connu comme vous l'êtes ! - jetez votre regard de polytechnicien sur le comportement des voyageurs ; vous verrez alors que, le samedi, par exemple, à la gare de la Part-Dieu, à Lyon, ou à la gare de Lyon, à Paris, l'affluence est telle, à certaines heures, que l'attente aux guichets peut atteindre de quinze à vingt minutes, voire parfois plus. Ne pourrait-on pas, dans ces conditions, spécialiser les guichets, les uns s'adressant à ceux qui demandent simplement un billet ou une réservation, les autres étant destinés à ceux qui viennent acheter à l'avance un billet ou demander un renseignement ? Cela éviterait à ceux qui font la queue, parfois pendant dix ou vingt minutes, de rater leur train.

J'en viens à un problème difficile, le tabac dans les bars des trains. La santé des employés des services de restauration, qui passent de nombreuses heures dans le train dans un espace réduit où il est permis de fumer, est en jeu. Incontestablement, la faculté de médecine vous dirait qu'à terme c'est nuisible pour leur santé, outre le fait que c'est fort désagréable pour ceux qui supportent mal d'être entourés de personnes qui fument.

Je n'ai malheureusement pas le temps de parler de tous les problèmes que j'aurais souhaité évoquer, mais il en est un que je ne peux passer sous silence.

M. Dreyfus-Schmidt, avec son éloquence de grand avocat et le cœur que met un Belfortain à parler de sa ville, vous a offert une épinglette. Moi, je vais vous offrir un ticket de métro pour qu'incognito, avec une fausse barbe et un chapeau que vous choisirez, vous alliez dans le métro aux heures où même ceux qui n'ont habituellement pas peur physiquement sont saisis par l'appréhension. Imaginez, monsieur le ministre, le voyageur qui descend de son T.G.V. à vingt-trois heures et qui rencontre, sur les quais, des personnes peu rassurantes, susceptibles de commettre quelque agression ! Il est,

en effet rarissime de rencontrer des forces de police dans le métro, alors que leur présence pourrait rassurer notre voyageur !

Je terminerai, enfin, sur un témoignage, pour éviter qu'on me reproche une analyse personnelle excessive. Un des administrateurs du Sénat - vous connaissez bien leur calme et leur sérénité, leur grande valeur intellectuelle et technique, vous savez, pour bien les connaître, que, souvent, parallèlement, ce sont des sportifs et des hommes de courage - un administrateur, donc, me confiait qu'il y a quelques jours, arrivé tard dans une gare parisienne et prenant le métro, il a dû descendre deux stations plus loin, obligé de quitter le wagon dans lequel il se trouvait - heureusement sans avoir été agressé - et de rentrer chez lui, alors qu'il était encore loin, en tirant sa valise dans les rues.

Vous connaissez certainement, monsieur le ministre, l'appréhension que l'on peut ressentir dans les banlieues, notamment dans la banlieue parisienne : on peut être sénateur du Rhône et avoir l'occasion, parfois, d'emprunter certaines lignes ferroviaires d'Ile-de-France. Ainsi, allez un jour, monsieur le ministre, sur la ligne Paris-Mantes, au départ de la gare Saint-Lazare, et observez le regard des voyageurs. Constatez que, souvent, il n'y a plus de contrôle, car les contrôleurs n'osent plus contrôler compte tenu de la manière dont les wagons sont peuplés.

Réfléchissez à tout cela, car, dans la France d'aujourd'hui, il doit quand même être possible, pour autant qu'on le veuille, d'assurer la sécurité des citoyens, de faire en sorte que des mesures soient prises pour qu'on n'assiste plus à un certain nombre d'événements tels que ceux que j'ai eu l'occasion, hélas ! de constater personnellement. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I., ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

(*En regagnant sa place, M. Hamel offre un ticket de métro à M. le ministre.*)

**M. le président.** La parole est à M. Brives.

**M. Louis Brives.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le groupe du rassemblement démocratique et européen cultive une chaleureuse courtoisie, et même l'amitié dans la diversité. C'est ainsi que, quelle que soit par ailleurs la sympathie qui m'unit à mon vieil ami Paul Girod, ma conclusion ne sera pas parfaitement identique à la sienne. (*Sourires.*)

Je n'ignore pas qu'en raison des difficultés financières actuelles de la France tous les budgets ministériels ne peuvent avoir la même priorité que la recherche ou la formation. Mais je tiens à souligner, après plusieurs de mes collègues, les risques qu'il y aurait à laisser dériver les crédits routiers.

Il y a, à cela, deux raisons fondamentales.

La première concerne l'économie en général. Ainsi, les travaux routiers, par les emplois induits qu'ils engendrent pour les entreprises, à l'échelon national et communautaire - voire au-delà - représentent un facteur important de développement.

La seconde raison tient à l'impact des améliorations routières sur le désenclavement et le développement régional. Elle rejoint donc la politique d'aménagement du territoire et, en particulier, elle répond à la politique de revitalisation des zones rurales qui vient d'être annoncée par Mme le Premier ministre, lors d'un récent comité interministériel d'aménagement du territoire.

Sur ces deux points, il faut être précis : certaines régions, certains bassins d'emploi sont irrigués par des moyens très modernes de desserte et de communication qui bénéficient d'investissements de haute qualité et fort onéreux, tels que autoroutes ou T.G.V. Ils sont donc fortement avantagés pour l'implantation et le développement d'activités industrielles et de services.

En revanche, d'autres régions, d'autres départements, d'autres bassins d'emploi, d'autres zones rurales, directement exclus de ces équipements structurants, ne peuvent compter que sur le réseau ordinaire des routes nationales ou départementales pour se raccrocher aux axes de développement.

Ces zones, moins avantagées, sont maintenant parfaitement connues, et c'est là qu'à l'évidence devrait porter un effort de financement particulier. Il convient, au moins, que les engagements contractuels souscrits par l'Etat et les régions, dans le cadre des contrats routiers 1989-1993, soient tenus à l'expiration du plan actuel.

Or les informations distillées çà et là laissent à penser que l'Etat aurait quelque mal à respecter certains engagements. Mais vous m'avez donné des apaisements sur ce point, monsieur le ministre, que j'ai vivement appréciés.

Cela aurait en effet pour conséquence d'accroître encore le décalage entre les régions déjà bien desservies et les autres, à moins qu'un correctif ne soit apporté, région par région, aux mesures de régulation budgétaire.

On pourrait d'ailleurs craindre, à ce moment-là, que l'Etat ne demande aux collectivités territoriales d'accroître sensiblement le niveau de leurs fonds de concours pour les travaux sur les routes nationales. Le principe est contestable, sauf, bien entendu, pour les régions qui ont accepté la contractualisation.

Mais il n'en va pas de même pour les départements dont les budgets sont beaucoup plus réduits et dont les charges obligatoires, en croissance continue, obèrent de plus en plus la marge de manœuvre.

Il faut bien considérer, en outre, que les départements supportent, en matière de voirie, des charges fort lourdes, à la fois sur leur propre réseau, en investissement et en fonctionnement, et par le biais de subventions aux communes pour les travaux de voirie locale.

Les départements participent en effet très directement aux politiques de désenclavement par les maillages opérés entre le milieu urbain et le milieu rural, et ils interviennent d'autant plus que le réseau national y est moins dense, ce qui est le cas pour mon département.

Dès lors, il paraît bien difficile de leur demander davantage pour les routes nationales, qui relèvent de la compétence de l'Etat, d'autant qu'ils sont maintenant conduits à supporter de nouvelles charges pour faciliter les opérations de délocalisation de l'enseignement supérieur.

De surcroît, j'ai évoqué tout à l'heure l'interdépendance du désenclavement et de l'aménagement du territoire. Votre collègue et ami M. Jean-Michel Baylet y a fait allusion, et je partage tout à fait sa conception.

Je me permets, à ce sujet, d'insister sur deux points.

Le premier, c'est l'application rapide de la mini-prime à l'aménagement du territoire dans les zones rurales, afin de permettre la localisation et le développement de petites entreprises, même si les conseils généraux se refusent à entrer dans un nouveau processus de contractualisation.

Le second point, c'est la mise en place d'un groupe de réflexion pour étudier, dans l'optique de 1993-1994, à l'expiration des phases actuelles des fonds structurels - objectif 2 et objectif 5 B - les conditions d'une « remise à plat » des découpages géographiques opérés par la D.A.T.A.R. et la C.E.E., afin de mieux prendre en compte les difficultés économiques de certaines régions.

Cela s'impose d'autant plus que les découpages actuels sont peu acceptables : dans mon département, par exemple, les zones exclusivement agricoles sont classées à l'objectif 2, alors qu'elles n'ont pas les infrastructures suffisantes pour accueillir des entreprises, tandis que les zones urbaines - notamment la région de Mazamet - où le taux de chômage dépasse de très loin la moyenne de la C.E.E. sont rattachées, de leur côté, à l'objectif 5 B, essentiellement axé sur les interventions agricoles.

En écho à ces considérations générales, je voudrais appeler votre attention, monsieur le ministre, sur certains points qui concernent plus particulièrement ma région.

Après les décisions prises par l'Etat et la région, d'abord dans le schéma directeur routier national, au C.I.A.T. du 13 avril 1987, puis lors de la signature du contrat de plan, il était « considéré comme possible que le désenclavement routier soit presque satisfaisant » à l'échéance de huit à dix ans, avec une mise à niveau à l'horizon 2000. La rallonge que vous venez d'annoncer - soyez-en félicité ! - sera-t-elle, cependant, suffisante ?

Je serais incomplet si je n'insistais pas sur l'importance vitale, pour la région Midi-Pyrénées, de l'aménagement de l'axe Toulouse-Lyon par Rodez, qui pourrait capter une partie du trafic de l'Europe du nord et de l'est de la France vers l'Espagne et le Portugal. Nos objectifs doivent demeurer européens, comme d'autres orateurs l'ont déclaré à juste titre.

Or, si des aménagements importants sont en cours entre Toulouse et Albi sur la voie nouvelle, en site propre, avec raccordement à la R.N. 88 au-delà d'Albi vers Carmaux,

ainsi que sur la bretelle autoroutière Gémil-Toulouse, il semble bien que l'ensemble de l'itinéraire vers Lyon ne soit pas traité avec la même efficacité, alors que son intérêt a grand besoin d'être confirmé.

Pour les opérations de décloisonnement qui doivent permettre à l'ensemble de la région - zones urbaines comme zones rurales - de bénéficier du désenclavement, les choses ne paraissent pas mieux avancées.

Ainsi, deux problèmes restent posés pour la R.N. 126, qui est appelée à contribuer efficacement à la diversification économique du bassin industriel de Castres-Mazamet, le plus important bassin de la région après Toulouse et qui subit de plein fouet les conséquences des importations abusives des pays à bas salaire pour ses industries dominantes, l'industrie textile et la mégisserie.

L'un est immédiat, pour des raisons de sécurité. Il consiste en l'achèvement des travaux de renforcement coordonnés en cours depuis plusieurs années. Je suis d'ailleurs intervenu, à plusieurs reprises, pour en activer la réalisation.

L'autre peut être quelque peu différé : c'est la mise à deux fois deux voies de l'itinéraire en direction de Toulouse.

Des assurances ont été données, il y a plusieurs mois, pour la mise à l'étude d'un avant-projet de réalisation fortement appuyé par l'ensemble des élus et des partenaires économiques.

Ma question est directe, veuillez m'en excuser : peut-on en espérer raisonnablement la réalisation dans les cinq ans qui suivront l'expiration de l'actuel plan routier, c'est-à-dire en 1998, pour respecter l'échéance de l'an 2000 ?

C'est, avec l'aménagement de la R.N. 112, en direction de Béziers et de la mer Méditerranée, l'une des revendications majeures de cette région très ouverte sur les échanges extérieurs - plus de 250 000 tonnes à l'importation et à l'exportation chaque année.

J'ajoute que le département du Tarn, avec l'appui de la C.E.E., dans le cadre de l'opération intégrée de développement Tarn-Aveyron, a consenti un effort financier très important pour le désenclavement de la zone de montagne des monts de Lacaune, en direction de Castres-Mazamet par la C.D. 622, en espérant que l'Etat prendrait rapidement le relais de Castres à Toulouse.

Reste l'adaptation des dispositions financières du contrat de plan 1989-1993 aux mesures de régulations budgétaires pour 1992 et 1993, qui concernent les départements, comme le Tarn, en retard pour l'amélioration de leur réseau routier national.

Certaines opérations d'une très grande importance locale et régionale, comme l'aménagement de la rocade de Castres ou celle de la rocade d'Albi, en perspective de sa mise à deux fois deux voies, risquent de se trouver décalées dans le temps, et donc d'obérer encore les possibilités d'investissement du contrat de plan.

Ces hypothèses de travail, si elles étaient confirmées - pour le moment, elles ne filtrent que par la presse régionale - seraient, à coup sûr, mal ressenties et, en tout état de cause, ne seraient pas le meilleur moyen de redonner confiance à ceux qui, depuis dix ou quinze ans, attendent, avec impatience, un effort particulier de l'Etat pour rattraper certains retards dans le domaine du désenclavement du département.

Il convient, en effet, de tout mettre en œuvre pour que l'ensemble du département soit relié, au plus tôt, à l'auto-route A 61 Bordeaux-Toulouse-Narbonne.

A ce sujet, si vous le voulez bien, j'aimerais préciser les structures de désenclavement de mon département, afin de les rappeler, de cette tribune, à votre bienveillante attention.

Le Tarn ne bénéficie pas d'un grand axe médian comme la R.N. 20. Ses moyens sont concrétisés uniquement par un triangle routier composé, au nord, par la R.N. 88 Rodez-Albi-Toulouse-Blagnac, sur le côté, par la R.N. 112 Rodez-Albi-Castres-Mazamet et, à la base, par la R.N. 126 Toulouse-Blagnac-Castres-Mazamet et Béziers par Saint-Pons.

Celle-ci est donc le véritable poumon de tout le sud du Tarn, vivier des activités industrielles implantées dans le bassin de Castres-Mazamet.

Or, les travaux de renforcement coordonnés effectués sur la quasi-totalité du parcours Castres-Cuq-Toulza - environ 30 kilomètres - vont être interrompus faute d'autorisations de

programme - de l'ordre de 2,5 millions de francs - pour terminer les trois kilomètres qui rejoignent les grands axes desservant l'aéroport de Blagnac.

Dans le même temps, des investissements européens considérables aménagent tout un complexe sportif et un golf international. C'est une opération susceptible de donner une impulsion sans précédent à l'économie de la région, à condition que les investisseurs puissent utiliser des « charters » en provenance de pays nordiques pour réaliser ce projet d'envergure.

Même si les travaux en cause doivent reprendre au début de 1992, le renvoi des entreprises, actuellement sur place, provoque un effet psychologique regrettable et pérennise des dangers non négligeables.

L'achèvement de cette route est donc, en tous points, indispensable, monsieur le ministre, et je me permettrai de remettre, en son temps, un dossier sur ce sujet aux représentants de votre cabinet.

Pour conclure, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, le martyrologe relaté par la presse, après certaines sorties nocturnes, démontre que cette magnifique jeunesse, vers laquelle doit tendre toute notre affectueuse sollicitude, utilise des voitures de demain, conduites par des hommes d'aujourd'hui, roulant malheureusement, trop souvent, sur des routes d'hier.

Cela résume les décisions que nous attendons de vous et pour lesquelles nous vous faisons confiance, dans l'esprit de solidarité sur lequel vous avez vous-même mis l'accent et conclu votre discours de présentation, que j'ai particulièrement apprécié. (*Applaudissements sur les travées du R.D.E. et sur les travées socialistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Simonin.

**M. Jean Simonin.** L'examen des crédits de votre ministère, monsieur le ministre, nous conduit, comme les années précédentes, à porter un regard très critique sur la politique gouvernementale menée en faveur des transports, notamment en ce qui concerne les transports routiers.

En effet, force est de constater, à un moment où s'achèvent certains grands chantiers comme la liaison Transmanche, les voies d'accès à Eurodisneyland ou encore la Tarentaise, qui ne seront pas compensés par des projets de même importance, que les engagements de 1992 seront en baisse par rapport à ceux de 1991.

De plus, notre inquiétude est plus grande encore que celle que nous inspire ce constat, quand on sait que le budget de 1991, avec les annulations de mars et le non-versement d'une partie de l'apport de l'établissement public Autoroutes de France, rejoint le triste niveau des budgets de 1983 et de 1984.

Aussi nous aimerions que vous puissiez nous rassurer, monsieur le ministre, sur le sort que vous réservez aux crédits que vous nous demandez aujourd'hui d'adopter.

En outre, vous me permettrez de souligner que les équipements dans le domaine de la distribution et de l'assainissement de l'eau ne font pas, aujourd'hui, l'objet d'une programmation de dépenses de nature à permettre à notre réseau de répondre aux normes et aux nouvelles contraintes européennes.

Par ailleurs, je ne peux m'empêcher de m'inquiéter face à un budget qui remet en cause les contrats de plan Etat-région.

En effet, ces contrats de plan, signés en 1989 par l'Etat et les régions, avaient programmé, pour les seules routes nationales, des investissements de l'ordre de 50 milliards de francs à engager sur cinq ans.

En termes d'autorisations de programme, 44 p. 100 du montant prévisionnel des engagements sur les cinq années ont été inscrits au 30 juin 1991, ce qui signifie que 44 p. 100 du programme est prêt à être engagé. Toutefois, en termes de crédits de paiement, les taux de réalisation effective des programmes au 30 juin sont faibles, variant entre 15 p. 100 et 40 p. 100 pour la moitié des régions françaises.

Par ailleurs, nous ne pouvons que déplorer le désengagement de l'Etat que traduit ce budget, à un moment où la situation de l'emploi est catastrophique.

En effet, vous me permettrez de rappeler que, si les entreprises de travaux publics emploient actuellement quelque 270 000 salariés, leur production atteint 140 milliards de francs et a un impact économique considérable sur l'ensemble du territoire.

Or, l'Etat et les collectivités locales sont les premiers clients de ce secteur, à hauteur de 40 p. 100. L'Etat en représente directement 9 p. 100, les entreprises publiques en constituant, pour leur part, 18 p. 100.

L'ensemble de ce secteur économique et les emplois qu'il crée sont donc très largement dépendants des engagements de l'Etat.

Je ne peux m'empêcher d'évoquer des problèmes qui me tiennent plus particulièrement à cœur puisqu'ils touchent le département de l'Essonne, à savoir la révision du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France, le S.D.A.U.R.I.F., et ses conséquences en matière de transports, c'est-à-dire le barreau sud d'interconnexion des T.G.V.

L'Ile-de-France est la seule région dont l'aménagement demeure de la compétence de l'Etat.

La révision du S.D.A.U.R.I.F. vient de faire l'objet de la publication d'un avant-projet. Ce dernier ne prend pas en compte le retard accumulé en matière de transports, dont l'organisation, prévue par la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, échappe, là encore, à la région d'Ile-de-France.

Notre région est en train d'être asphyxiée. Faute d'une grande rocade, au-delà de la Francilienne, permettant à la circulation interrégionale de s'écouler au large de Paris, c'est le périphérique parisien qui supporte cette circulation.

En outre, la circulation régionale, c'est-à-dire de banlieue à banlieue, reste très difficile. Le bouclage de la A 86 ne sera pas terminé, à l'Ouest, avant sept ans !

Cependant, la révision du S.D.A.U.R.I.F., qui est engagée, prévoit une nouvelle expansion de la région d'Ile-de-France, dont la population devrait atteindre 12 millions d'habitants à l'horizon 2015, alors que des départements vont continuer à se désertifier.

Cette nouvelle urbanisation se fera par prélèvements sur les terres agricoles. Ainsi, en Ile-de-France, ce sont 30 000 hectares de terres agricoles qui vont disparaître. Par exemple, sur le plateau de Saclay, que vous connaissez bien, monsieur le ministre, ce seront 650 hectares de terres agricoles qui seront ouverts à l'urbanisation.

Mettre en avant la protection des 2 000 hectares de terres agricoles restants du plateau n'est qu'un leurre pour dissimuler qu'en fait c'est le quart de ce plateau qui va être urbanisé, d'ailleurs sans qu'aient été définis les tracés des dessertes indispensables de ce secteur, souvent saturé, les moyens de transport, les solutions pour l'assainissement, l'hydraulique, le coût de ces investissements et leur mode de financement.

En Ile-de-France, les transports en commun sont saturés, insuffisants ; l'insécurité y sévit.

Un autre problème me tient plus particulièrement à cœur, ainsi qu'à tous les élus du sud de l'Essonne : le barreau sud de l'interconnexion des T.G.V., qui couperait en deux des communes et des cantons, aggraverait les nuisances, empêcherait le développement économique de communes (notamment la création d'une zone d'activité dans le canton d'Etréchy) et - ce n'est pas le moindre inconvénient - handicaperait gravement l'agriculture de l'Essonne.

Le mécontentement de la population est d'autant plus grand qu'elle subit quotidiennement l'insuffisance des conditions de transport, notamment sur la ligne C du R.E.R., saturée et, de surcroît, sujette à de nombreuses pannes.

L'interconnexion des T.G.V. à partir de la gare de Massy, qui a été construite sans étude d'impact et bien qu'elle ne figurât pas au S.D.A.U.R.I.F. approuvé, a fait l'objet d'une large publicité dans la presse.

Cette interconnexion aurait-elle été si mal étudiée qu'il faille en réaliser une autre ? Pourquoi encore dans l'Essonne ?

Une réflexion sur l'aménagement du territoire ne conduit-elle pas à envisager un autre tracé, plus au sud ?

En effet, il est important de tout mettre en œuvre pour faciliter les communications entre les hommes et les activités, en privilégiant, en particulier, la création de liaisons entre les régions plutôt qu'entre les régions et la capitale, vers laquelle convergent toutes les radiales routières et ferrées.

Les crédits que vous nous proposez ne répondent pas à un véritable aménagement du territoire et ne le permettent pas.

Faut-il que chaque maire d'une ville de province touchée par la crise - perte d'emplois, fermetures d'entreprises - démissionne pour être reçu par le Premier ministre, par le Président de la République afin de voir, enfin, pris en compte le désenclavement de sa ville, de son département, de sa région ?

C'est la raison pour laquelle, avec mes collègues du groupe du rassemblement pour la République, je ne voterai pas votre projet de budget, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

**M. Paul Quilès**, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Je demande la parole.

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

**M. Paul Quilès**, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Mesdames, messieurs les sénateurs, les multiples questions que vous venez de poser et qui concernent tout le territoire national traduisent bien la place des infrastructures de transport dans la vie quotidienne des Français et dans le développement économique de notre pays.

La France - certains orateurs l'ont bien souligné - est confrontée à des besoins considérables en matière d'infrastructures - j'y reviendrai dans un instant - et ce en raison de son expansion économique, de sa place au cœur de l'Europe géographique et de la mobilité croissante des Français. Cela se traduira, selon certains scénarios, par une croissance considérable des transports interurbains. Il est évident que l'on ne peut laisser se développer ces tendances spontanées. Toute politique en matière de transports doit tendre à maîtriser ces évolutions.

J'ai souhaité que les Français eux-mêmes se saisissent de cette question essentielle pour leur avenir soit directement soit à travers les agents économiques et sociaux, les élus, les associations et les usagers. C'est la raison d'être du débat national sur les infrastructures que j'ai lancé voilà quelques semaines et dont j'ai confié l'animation à M. Gilbert Carrère.

Je souhaite que, par le biais de cette vaste réflexion collective, des centaines de milliers, voire des millions de Français, puissent s'exprimer et que nous parvenions à répondre simultanément à plusieurs préoccupations contradictoires, tels le nécessaire développement de nos infrastructures que la plupart d'entre vous ont évoqué, le respect de l'environnement, qui est une préoccupation importante dans la France d'aujourd'hui et la mobilisation des moyens de financement. En effet, si l'on additionne toutes les demandes qui se sont exprimées en cette enceinte aujourd'hui, sans parler de celles qui se sont manifestées en d'autres lieux, on obtient un chiffre tout à fait impressionnant. Or il faut trouver des financements. Il faut également satisfaire les besoins sociaux de notre pays.

Vous le voyez bien, la réponse à ces questions ne peut plus consister en une simple addition des besoins et des schémas directeurs dont nous disposons et qui reposent sur un examen séparé des besoins propres à chaque mode de transport.

Je souhaite donc mener une politique globale et multimodale en matière de transports qui sera d'autant plus pertinente qu'elle aura fait l'objet d'un débat et, en quelque sorte, d'une appropriation par les Français eux-mêmes.

A cette réflexion, dont j'attends les conclusions pour la mi-1992, devront bien entendu participer les élus locaux et nationaux.

M. Tizon souhaitait tout à l'heure que le Parlement fût saisi des conclusions. Bien évidemment, il le sera et lui-même sera consulté en temps utile par M. Carrère.

Par ailleurs, les décisions qui en résulteront tant dans le domaine juridique que dans le domaine financier devraient étroitement concerner le Parlement.

Afin d'être plus concret, je citerai quelques exemples d'intermodalités. On oppose souvent le T.G.V. à l'avion ; mais il est de nombreux cas dans lesquels ces deux modes de transport s'épaulent mutuellement. Je pense aux pôles de Roissy et de Lyon-Satolas. La gare T.G.V. contribue à leur compétitivité par rapport aux autres plates-formes aéroportuaires concurrentes européennes.

Dans le domaine routier, le réseau ferroviaire à grande vitesse contribue à alléger le trafic de certains grands axes autoroutiers. Mais le T.G.V. peut aussi libérer des potentialités sur le réseau ferroviaire classique, ce qui devrait permettre de développer, notamment, le transport combiné rail-route dont M. Leyzour s'est fait tout à l'heure un fervent partisan, comme je le suis moi-même d'ailleurs. J'ai déjà eu l'occasion d'indiquer dans mon exposé liminaire comment se traduirait le soutien des pouvoirs publics au transport combiné.

Il est donc clair que le T.G.V. peut alléger à la fois le trafic de voitures individuelles et le trafic routier de marchandises.

La complémentarité avec la route peut également se développer si les gares T.G.V. sont bien reliées aux réseaux routier, autoroutier et ferroviaire classiques. Dans ces conditions, le réseau à grande vitesse sera facilement accessible à la plus grande partie de notre territoire.

Le développement du réseau à grande vitesse doit être aussi l'occasion de remanier et d'améliorer les correspondances entre les différentes sortes de dessertes ferroviaires, notamment avec les systèmes régionaux. Voici en quelques mots et à travers un exemple ce que j'entends par politique globale des transports.

Les infrastructures doivent évidemment, aujourd'hui plus que jamais, se concevoir à l'échelle européenne. Ainsi, la place de la France est acquise dans le schéma directeur européen de la grande vitesse ferroviaire, avec ses principaux axes Paris-Bruxelles, Paris-Londres et Paris-Turin.

Naturellement, le T.G.V. Est s'inscrit lui aussi dans ce contexte, et je voudrais répondre sur ce point à MM. Bousch et Berchet. Conformément aux décisions du C.I.A.T. qui s'est tenu au mois de mai, les études préalables aux procédures de déclaration d'utilité publique vont être réalisées. Il s'agit, à travers ces études, d'apporter les adaptations locales et les précisions attendues par les responsables des zones traversées par le fuseau qui avait été déterminé par M. Essig et qui avait recueilli l'accord de principe desdits responsables.

Ces études techniques, dont j'ai décidé le lancement, se dérouleront au sein d'une convention tripartite, regroupant l'Etat, les collectivités et la S.N.C.F., qui devrait être signée prochainement.

S'agissant du financement du T.G.V. Est, j'ai chargé M. Essig de me présenter des propositions concrètes d'ici au printemps prochain. Je voudrais très simplement dire à M. Dreyfus-Schmidt qu'il ne faut pas - si vous me permettez cette comparaison osée s'agissant du T.G.V. - mettre la charrue devant les bœufs. Cette étude a été commandée. Elle est en cours de réalisation. Il serait donc maladroit et même imprudent de ma part de vous en communiquer les résultats alors que je n'en connais pas les conclusions. Si j'ai commandé cette étude, c'est bien parce qu'elle est difficile, chacun le sait. Elle est effectuée en liaison avec tous les partenaires concernés, à savoir les collectivités locales et les groupes financiers susceptibles d'être intéressés et, bien entendu, en tout premier lieu, avec la S.N.C.F.

M. Essig doit donc se livrer, avec tous les partenaires concernés, à un examen détaillé des différentes composantes du projet : infrastructures, superstructures, gares et matériel roulant.

Ce travail, qui doit nous permettre de sortir des méthodes traditionnelles de financement, pourra également servir au montage d'autres projets. Je songe, monsieur Dreyfus-Schmidt, au projet de T.G.V. Rhin-Rhône, que vous appelez bruyamment et avec talent de vos vœux et qui répond manifestement à l'orientation de recherche de cohérence entre les perspectives de développement du réseau ferroviaire à grande vitesse français et les projets correspondants des autres pays européens. Cette recherche de cohérence est une orientation fondamentale de notre schéma directeur.

Par ailleurs, la recherche de nouvelles modalités de financement permettra à la S.N.C.F. de soutenir son effort de modernisation du réseau classique. Je réponds ainsi à l'impatience manifestée par M. Bousch et aux inquiétudes exprimées en sens inverse par MM. Berchet et Adnot.

C'est aussi dans la perspective du raccordement au réseau européen que s'inscrit le T.G.V. Languedoc-Roussillon, qui figure au schéma directeur. J'ai arrêté les grandes lignes de son tracé le 11 juillet dernier, à la suite du rapport que m'avait présenté M. Querrien et qui faisait suite à une large concertation avec les élus et les populations concernés. J'ai demandé récemment à la S.N.C.F. d'engager sur l'ensemble du tracé des études d'avant-projet sommaire. La concertation locale sur ces études sera menée par les différents préfets des départements traversés.

C'est aussi dans le cadre européen qu'il faut examiner la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, que M. Moutet a évoquée tout à l'heure.

Lors du dernier sommet franco-espagnol, le 13 novembre 1990, il a été décidé qu'un groupe de travail examinerait, d'ici au prochain sommet, les trois liaisons Dax-Irun, Perpignan-Barcelone et Pau-Saragosse.

D'ores et déjà, il est clair que, compte tenu des caractéristiques très pénalisantes de la ligne Pau-Canfranc pour les trains de fret, les itinéraires côtiers resteront plus performants et plus économiques. L'Espagne a d'ailleurs, je vous le rappelle, décidé de réaliser une ligne nouvelle à grande vitesse, reliant Barcelone à la frontière française, qui se prolongera, espérons-le, par le T.G.V. Languedoc-Roussillon.

Côté Atlantique, l'Espagne envisage aussi l'aménagement de la ligne Madrid-Valladolid-Victoria-frontière française. Les experts doivent fournir, d'ici à l'été 1992, des prévisions de trafic plus fiables pour cette ligne, ce qui permettra d'apprécier l'intérêt d'une remise en état de celle-ci, estimée à 450 millions de francs côté français.

J'ai indiqué d'emblée la place et le rôle qui reviennent, selon moi, au service public dans un pays comme le nôtre. Je ne puis donc partager la crainte manifestée par certains d'entre vous d'un service public à deux vitesses, s'agissant de la S.N.C.F.

L'examen des crédits d'investissement témoigne d'ailleurs qu'il n'en est rien. Sur 23,5 milliards de francs prévus en 1992, le T.G.V. mobilise 12,5 millions de francs.

M. Adnot souhaite la mise en œuvre d'une péréquation afin d'assurer une solidarité entre les régions, mais cette péréquation existe, et je souhaite qu'elle soit maintenue.

Ainsi, la collectivité nationale contribue, à concurrence de 11,2 milliards de francs, aux charges d'infrastructure sur l'ensemble du réseau national. En outre, le maintien du maillage ferroviaire mobilise plus de 4 milliards de francs, qui sont affectés à l'exploitation des services régionaux de voyageurs.

On ne peut donc pas prétendre, comme je l'entends souvent, et pas seulement dans cette assemblée, que le T.G.V. consomme l'ensemble des budgets et que la S.N.C.F. ne ferait actuellement que développer le T.G.V. C'est tout à fait inexact et contraire à l'analyse des chiffres à laquelle je viens de procéder.

Je suis, vous le savez, pour un service public entreprenant, c'est-à-dire un service public qui accomplit pleinement ses missions tout en s'efforçant de favoriser sa propre réussite économique.

Le problème des dessertes a été évoqué par certains d'entre vous, notamment par MM. Tizon et Leyzour. Ce problème illustre la nécessité d'assurer un service public adapté aux besoins réels et évolutifs des usagers et de notre pays.

Lorsqu'un train, par exemple, circule à vide, le service public doit trouver le meilleur moyen pour continuer d'offrir ce service en créant, s'il le faut un système de transport de substitution.

La pérennité du service public - je pense que personne, ici, n'en doute - passe par une gestion saine. Mais, naturellement, les décisions qu'il prend doivent être expliquées et donner lieu à une concertation préalable, en particulier avec les élus locaux. Je pense, notamment, à la fréquence des dessertes. La S.N.C.F. doit répondre à cette exigence. Soyez certains, en tout cas, que je veillerai à ce qu'il en soit bien ainsi.

Néanmoins, je tiens à répondre sur le point précis de la ligne Caen-Rennes, évoquée par MM. Moutet et Tizon.

Aucune décision n'est prise en ce qui concerne la section Coutances-Dol. La S.N.C.F. doit discuter de l'avenir de cette ligne avec les collectivités locales concernées, qui avaient demandé une étude de modernisation. Cette étude a fait apparaître qu'un relèvement significatif de vitesse nécessiterait un budget d'investissement très lourd et n'induirait qu'un très faible trafic supplémentaire, alors que la distance entre Rennes et Caen est supérieure de 50 kilomètres par le rail à la distance par route.

Par ailleurs, il est clair que la participation demandée aux collectivités locales serait élevée.

Voilà où nous en sommes. Je souhaite que les solutions les plus satisfaisantes pour tous soient trouvées, dans la concertation entre la S.N.C.F. et les collectivités locales.

A ce sujet, M. Paul Girod a fait part de son souhait de retirer à la S.N.C.F. l'exploitation des lignes d'intérêt local.

Cette possibilité existe effectivement. Toutefois, pour confier l'exploitation à des concessionnaires privés, comme vous semblez le souhaiter, monsieur le sénateur, une négociation doit avoir lieu entre la S.N.C.F. et le conseil régional, afin de mettre au point une convention d'exploitation.

Veillez m'excuser pour ces réponses décousues, mais les questions l'étaient aussi ; c'est la règle du genre !

J'en viens donc à un autre sujet, les lignes classiques autour de Belfort, évoquées par M. Dreyfus-Schmidt.

Il est bien clair que leur exploitation future doit tenir compte de leur fréquentation constatée et de l'effort que les régions peuvent envisager, en application de l'article 26 du contrat du plan avec la S.N.C.F.

En ce qui concerne les relations avec la Suisse, avec mon collègue M. Ogi, j'ai décidé de procéder à un examen global de l'ensemble des relations transfrontalières.

La S.N.C.F. doit en effet adapter le système ferroviaire français à son nouvel environnement économique, qui se caractérise non seulement par une ouverture plus large des échanges communautaires et par une concurrence plus vive des modes de transport et des transporteurs entre eux, mais aussi par de nouvelles opportunités d'expansion qu'il faut être en mesure de saisir.

La S.N.C.F. doit donc investir et se moderniser, notamment sur le réseau classique, qui bénéficiera d'un programme d'environ 10,5 milliards de francs en 1992. Vous conviendrez avec moi que c'est un chiffre tout à fait considérable.

Ces investissements permettent d'accroître la productivité et donc de faire autant, ou plus, avec des effectifs moins nombreux mais mieux formés. C'est dans cette logique qu'il convient d'apprécier la décroissance des effectifs de la S.N.C.F., qui correspond, il faut le rappeler, à un niveau d'embauche moindre que les départs constatés. Ce niveau reste cependant élevé, puisque environ 3 000 embauches sont prévues l'an prochain.

Quant à la situation dans les gares de la S.N.C.F., j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les commentaires de M. Hamel et ses conseils, très documentés et très pertinents pour la plupart. Je suis sûr qu'ils seront étudiés avec beaucoup d'intérêt par le président de la S.N.C.F., M. Fournier.

Monsieur Hamel, s'agissant de votre suggestion envisageant des porteurs de bagages pour les personnes âgées sur certains quais, notamment ceux des T.G.V., où les trains ne restent pas longtemps et sont longs, j'ai pris l'initiative de demander à la S.N.C.F. d'étudier, pour 1992, s'il serait possible de lancer cette expérience.

**M. Emmanuel Hamel.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** En ce qui concerne les transports collectifs dans la région d'Ile-de-France, l'Etat et la région ont décidé conjointement, vous le savez peut-être, de modifier la programmation de différents projets, pour tirer les conséquences de l'évolution des coûts des projets E.O.L.E. et Meteor.

Il a ainsi été décidé : pour Meteor, la réalisation en première phase de la section Madeleine-Tolbiac en vue d'une mise en service au milieu de l'année 1996 ; pour E.O.L.E., l'engagement de la première phase en vue d'une mise en service au premier semestre de 1998 ; pour la ligne D, l'engagement de l'opération pour une mise en service à la fin de

l'année 1995 ; pour la gare S.N.C.F. Tolbiac-Masséna, le lancement de l'opération pour une mise en service simultanée avec Meteor.

Cet accord respecte les montants globaux figurant au contrat de plan au titre du programme d'urgence. Chacun devra, bien entendu, faire des efforts pour tenir ce programme essentiel à la région d'Ile-de-France.

Pour faire face à la situation de la ligne C évoquée voilà un instant par M. Simonin, la S.N.C.F. a élaboré un programme pour améliorer l'exploitation de la ligne ; elle s'impose en effet.

Il faut rendre le matériel plus fiable, prendre des mesures pour faciliter la montée et la descente des voyageurs, augmenter les réserves de matériels, détendre les temps de retournement dans les terminus, accroître le nombre des personnels de conduite de réserve pour faire face aux défaillances et, naturellement, améliorer, chaque fois que c'est nécessaire, l'information des usagers.

Toutes ces actions sont en cours et devraient être achevées, pour l'essentiel, dans un délai d'un an.

L'amélioration la plus significative sera cependant apportée par le système automatique d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance, le S.A.C.E.M. ; 160 millions de francs ont été dégagés à cet effet dans le contrat de plan. Son adaptation à la ligne C est en cours d'étude.

Vous le voyez, monsieur le sénateur, cette question est prise très au sérieux et il n'est pas question de laisser la ligne C dans la situation actuelle.

S'agissant du réseau ferré d'Ile-de-France, M. Hamel nous a fait quelques commentaires un peu alarmistes sur la sécurité, notamment dans le métro.

Monsieur Hamel, je n'ai pas besoin de mettre de fausse barbe pour aller dans le métro ! Je crois savoir ce qui s'y passe. Quelques aspects sont effectivement préoccupants.

Je vous rappelle cependant, monsieur le sénateur, et vous l'avez certainement constaté, puisque je me suis exprimé sur cette question voilà quelques mois, que j'ai été amené à prendre un certain nombre de mesures pour renforcer la sécurité des voyageurs en région parisienne, tant pour la R.A.T.P. que pour la S.N.C.F.

Ces mesures ont été excellemment rappelées par M. Berchet dans son rapport. Je n'y reviendrai donc pas, sauf pour dire que les moyens techniques et humains qui ont été décidés correspondent à une dépense de 200 millions de francs en 1992 pour la R.A.T.P. et la S.N.C.F. Je pense que cela devrait permettre de mener une lutte efficace contre les délinquants dans le métro et le R.E.R.

**M. Emmanuel Hamel.** C'est le tiers de la subvention à l'Opéra !

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Monsieur Hamel, je ne vois pas le rapport entre l'Opéra et le métro, si ce n'est que, parfois, on doit prendre le métro pour se rendre à l'Opéra !

Je traiterai maintenant des routes.

MM. les rapporteurs et plusieurs orateurs se sont inquiétés du respect par l'Etat de ses engagements dans les contrats de plan.

Je vous rappelle que ceux-ci portent sur cinq années, de 1989 à 1993, et qu'il nous reste encore deux ans pour les réaliser complètement.

Les contrats de plan qui portent sur les programmes prioritaires devraient s'achever avant la fin du Plan. Les contrats relatifs à la liaison Transmanche et à la vallée de la Tarentaise sont déjà respectés. Le Gouvernement a la ferme intention qu'il en soit de même pour les autres.

C'est pour cette raison que les annulations de crédits de mars 1991 ont épargné au maximum les contrats de plan. C'est également pour cette raison que le Gouvernement a décidé d'inscrire 1,2 milliard de francs au collectif budgétaire de 1991. Il restera bien entendu un effort à fournir en 1993, qui devra être assuré notamment grâce à un dernier versement d'Autoroutes de France, conformément aux décisions du C.I.A.T. de novembre 1988, que l'un d'entre vous a rappelées.

Les programmes spéciaux concernant la R.N. 9, la R.N. 20 et la R.N. 7 sont financés à 100 p. 100 par l'Etat, je le répète, et sont les plus touchés par les annulations de mars 1991.

Mais ces programmes restent des programmes prioritaires. Le C.I.A.T. du 28 novembre 1991, consacré à l'aménagement

rural, vient de le confirmer en rappelant l'objectif d'achever l'engagement de ces programmes avant la fin de l'année 1996.

Cette décision me semble extrêmement importante, puisque ces projets qui, au départ, consistaient en une simple mise à deux fois deux voies des R.N. 9 et R.N. 20 ont vu leurs caractéristiques profondément modifiées : il s'agit aujourd'hui de réaliser de véritables autoroutes gratuites !

Pour être cohérent avec cet objectif, la loi de finances pour 1992 prévoit une augmentation de 16,5 p. 100 de ces programmes, et j'ai décidé de leur consacrer une partie de la dotation supplémentaire, une partie des 1,2 milliard de francs dont je parlais il y a un instant. L'enveloppe qui leur sera consacrée augmentera ainsi de plus de 30 p. 100 par rapport à 1991. Elle permettra en particulier de garantir l'achèvement complet de l'autoroute A 20 entre Vierzon et Châteauroux pour 1994 et de l'autoroute A 75 entre Clermont-Ferrand et Aumont-Aubrac sud pour 1993.

Par ailleurs, comme je l'indiquais tout à l'heure, le programme autoroutier atteint plus de 11 milliards de francs en 1991, ce qui signifie une augmentation de plus de 10 p. 100 par rapport à 1990. Je le répète, mais j'ai l'impression de ne pas m'être fait bien entendre tout à l'heure, c'est le niveau le plus élevé jamais atteint depuis l'origine des autoroutes concédées.

Je sais bien que certains ont tendance à juger en kilomètres, mais je vous rappelle, mesdames et messieurs les sénateurs, comme je l'ai dit aux députés, qu'un kilomètre d'autoroute urbaine peut coûter jusqu'à dix fois plus cher qu'un kilomètre d'autoroute en rase campagne ! Or il n'est pas très logique d'additionner « des carottes » et « des navets » ! (*Sourires.*)

Raisonnons donc plutôt en termes d'investissements et en termes de réalisations concrètes. Je vous ai donné des chiffres, je les crois incontestables.

J'ajoute à l'intention de M. Bousch que, sauf à avoir un prisme particulier, ils ne traduisent pas un ralentissement !

En ce qui concerne l'entretien maintenant, vos rapporteurs ainsi que M. Bousch jugent le niveau des crédits préoccupant.

Je suis conscient de cette situation, qui résulte de plusieurs années de baisses successives. Je considère que la conservation du patrimoine est un impératif absolu. Le niveau actuel est, à mon sens, un minimum incompressible, qui nécessite une grande sélectivité d'utilisation, nous y veillerons.

Puisque 84 p. 100 du réseau routier national ont déjà été renforcés et mis hors gel, la priorité est maintenant donnée au renforcement des ouvrages d'art, dont les crédits progressent de 11 p. 100 pour assurer la pérennité d'un patrimoine inestimable.

M. Brives m'a interrogé sur le renforcement de la R.N. 126 entre Castres et Toulouse, dans le Tarn.

Je lui rappelle qu'un effort tout particulier a été fait pour cette opération engagée depuis plusieurs années, et qui coûte près de 100 millions de francs : 30 millions de francs initialement prévus en 1991 et 1992 ont été délégués en 1991 ; il manque encore 3,9 millions de francs pour achever cette opération. J'ai le plaisir, monsieur le sénateur, de vous informer qu'ils seront débloqués en début d'année.

MM. Loridant et Simonin m'ont interrogé sur les infrastructures réalisées en Ile-de-France et, plus généralement, sur la nécessité d'engager une réflexion prospective sur le développement de l'ensemble des moyens de transport dans cette région.

Ce sujet nécessite effectivement une réflexion, surtout lorsqu'on sait que les déplacements augmentent de 1,5 p. 100 par an.

Cette réflexion est déjà engagée avec la révision du schéma directeur régional. L'avant-projet soumis au C.I.A.T. du 3 octobre dernier présente un certain nombre d'orientations claires : priorité aux transports en commun dans la zone centrale, aménagement d'un réseau routier de qualité en grande couronne, pour assurer les déplacements de banlieue à banlieue, qui croissent très vite et qui ne peuvent être assurés, pour l'essentiel, que par l'automobile, compte tenu de la faible densité de l'habitat.

Ces propositions seront affinées dans le courant de l'année 1992, tant en ce qui concerne les aspects techniques que les modes de financement.

Le contrat de plan Etat-région prévoit 12 milliards de francs en investissement pour les routes. Mais il est clair que l'équilibre avec les autres régions ne permettra pas un accroissement relatif de l'effort budgétaire de l'Etat en Ile-de-

France. C'est ce qui explique le recours à la concession pour les cinq grands projets autoroutiers que M. Loridant a rappelés.

M. Tizon m'a interrogé sur les délais de réalisation de la « route des Estuaires », qui assure la liaison entre le tunnel Transmanche et la péninsule Ibérique, en longeant la façade atlantique.

Elle est constituée d'un certain nombre d'autoroutes concédées et de routes nationales dont le financement est assuré par les différents contrats de plan Etat-région. En 1991, ce sont plus de 1,430 milliard de francs qui auront été investis, dont 672 millions par l'Etat.

La rocade littorale entre la frontière belge et Boulogne sera achevée en 1993, en cohérence avec l'ouverture du tunnel sous la Manche. Une première tranche de l'autoroute Boulogne-Amiens devrait être lancée en 1992. Entre Caen et Avranches, 445 millions de francs de travaux sont prévus dans le contrat de plan, dont 96 millions de francs dans la Manche. Le projet de route nouvelle entre Rennes et Avranches fera l'objet d'une enquête d'utilité publique en 1992, ce qui permettra d'engager les premiers travaux au cours du prochain plan. Enfin, l'aménagement de la liaison Nantes-Rennes s'achève et l'autoroute Nantes-Montaigu, premier tronçon de l'autoroute Nantes-Niort, sera mise en service dans quelques semaines ; la section suivante, Montaigu - Sainte-Hermine, sera lancée en 1992.

Voilà, monsieur le sénateur, l'état qui peut être dressé, et qui montre bien que les travaux sont progressivement réalisés.

M. Leyzour m'a interrogé - ce qui ne m'a pas surpris - sur le plan routier breton et, plus précisément, sur la priorité relative qu'il conviendrait d'accorder à la R.N. 164, axe central de la Bretagne, ainsi que sur la mise aux normes autoroutières des R.N. 12 et R.N. 165.

Je rappelle que, selon le contrat de plan actuel, qui porte sur 3,285 milliards de francs, dont 2,1 milliards de francs proviennent de l'Etat, la R.N. 164 bénéficie de près de 300 millions de francs et que tous les aménagements en cours permettent une mise à deux fois deux voies ultérieure.

Il est néanmoins incontestable que la mise aux normes autoroutières des axes nord et sud sera l'une des grandes priorités de l'Etat dans les années à venir, notamment pour des raisons de fluidité et de sécurité. Des études sont en cours sur ces deux axes, ainsi que sur la R.N. 164 ; elles permettront de définir, pour le prochain contrat de plan, l'équilibre à trouver entre la nécessaire mise aux normes et l'aménagement de la R.N. 164, qui constitue, il est vrai, un axe important pour l'aménagement du territoire régional.

M. Brives est intervenu sur les perspectives de désenclavement du département du Tarn par l'aménagement des R.N. 88, 112 et 126. Sur les 670 millions de francs - dont 286 millions de francs en provenance de l'Etat - prévus dans le cadre du contrat de plan Etat-région Midi-Pyrénées, 474 millions de francs sont d'ores et déjà affectés. En 1992, l'effort sera poursuivi, notamment pour achever la route nouvelle entre Gaillac et Gémil et pour lancer la section centrale de la rocade de Castres.

Je tiens à souligner que le désenclavement du département du Tarn s'inscrit clairement dans les orientations du Gouvernement en vue d'assurer un aménagement équilibré du territoire. Je considère que les programmes concernant ce département doivent avoir un caractère exemplaire. Croyez bien, monsieur le sénateur, que je m'emploierai à ce qu'il en soit ainsi.

C'est la raison pour laquelle les études d'avant-projet sommaire d'itinéraire sur la R.N. 12, entre Toulouse, Castres et Mazamet, ainsi que sur la R.N. 88 sont lancées sur l'ensemble de l'itinéraire Toulouse-Séverac-le-Château : elles permettront de préciser les aménagements à long terme de l'axe et, surtout, d'inscrire la programmation des opérations les plus intéressantes dans le futur contrat de plan.

**M. Louis Brives.** Merci, monsieur le ministre.

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** M. Bousch a attiré mon attention sur le contournement autoroutier de Metz - c'est un problème que je connais bien et dont on me parle souvent - ainsi que sur les voies d'accès au nouvel aéroport de Louvigny.

L'autoroute A 31, qui assure la liaison entre Nancy, Metz et Thionville, connaît une saturation croissante, qui se manifeste de façon aiguë dans la traversée de Metz, entre Metz et

Thionville ainsi qu'au droit de Nancy. Plus de 200 millions de francs d'investissements sont prévus au contrat de plan Etat-région pour l'élargissement de l'autoroute A 31 et 65 millions de francs pour amorcer le contournement de Metz par le sud.

Toutefois, j'en suis bien conscient, il sera nécessaire, à moyen terme, de réaliser de nouvelles infrastructures. Une étude est en cours pour définir les solutions à long terme. Ses conclusions feront l'objet d'une concertation en 1992 et seront certainement déterminantes pour préparer le prochain contrat de plan.

M. Braconnier a évoqué le projet d'autoroute A 29 entre Le Havre-Amiens et Saint-Quentin.

En ce qui concerne la liaison Le Havre-Yvetot, les travaux ont été engagés en 1991. Ils seront engagés en 1992 sur la section Yvetot-Neuchâtel. Entre Neuchâtel et Amiens, et, au-delà, entre Amiens et Saint-Quentin, les enquêtes d'utilité publique seront engagées au printemps de 1992.

Vous voyez donc, monsieur le sénateur, que tous ces projets progressent.

Je suis également en mesure d'apporter une réponse à votre question écrite du 3 avril, date à laquelle, il est vrai, je n'occupais pas les fonctions qui sont les miennes aujourd'hui.

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Tout arrive ! Mais je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Vous ne devez pas vous inquiéter des conséquences des annulations de crédits du mois de mars, qui s'élevaient à un milliard de francs pour l'ensemble du budget concernant les routes. En effet, en Picardie, les annulations de crédits ont porté sur 5 millions de francs, soit 0,5 p. 100 de l'ensemble et n'ont concerné qu'une opération : la déviation du Plessis-Belleville, sur la R.N. 2, dans l'Oise, cette opération n'étant pas prête.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les réponses, aussi détaillées que possible, que je peux apporter à vos questions, qui étaient elles-mêmes très détaillées.

J'ai noté, dans vos interventions, un certain nombre de suggestions intéressantes, mais aussi, permettez-moi de vous le dire, quelques contradictions, ce qui, après tout, est compréhensible dans la mesure où il arrive que des intérêts locaux, au demeurant fort légitimes, s'opposent à d'autres intérêts locaux, voire à des intérêts nationaux. Il reste que les infrastructures que nous sommes appelés à évoquer dans cette enceinte et dans cette circonstance - la discussion budgétaire - sont généralement d'intérêt national.

En tout cas, le débat très riche qui vient d'avoir lieu prouve que la demande d'infrastructures de transports s'exprime fortement. J'ai également relevé une attente marquée à l'égard du service public, une aspiration à voir celui-ci occuper une grande place, ce qui me réjouit. Les entreprises de service public de transport de notre pays doivent savoir répondre à cette attente et à cette aspiration.

Ce débat constitue à mes yeux une première contribution au débat national organisé par M. Carrère. Je suis persuadé que les élus nationaux et locaux que vous êtes sauront mettre tout leur dynamisme dans ce débat, qui, comme je l'ai dit tout à l'heure, reviendra au Parlement. (*Applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

**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, je voudrais, après Paul Quilès, m'efforcer de répondre aux questions qui relèvent plus directement de ma compétence.

J'évoquerai d'abord les transports routiers, puis les voies navigables, enfin la sécurité routière.

En cette fin d'année, la conjoncture des transports routiers semble s'améliorer. On enregistre une légère reprise du trafic et les prix sont à la hausse.

Je voudrais rappeler que, au-delà du plan en seize points que j'ai exposé tout à l'heure en détail, la politique du Gouvernement à l'égard de ce secteur vise à améliorer sensiblement la situation de la sous-traitance ; c'est là que se trouvent les principales difficultés que rencontrent les professionnels.

C'est pourquoi, même dans ce domaine où règne la liberté des prix, nous essayons d'utiliser tous les moyens qui sont à notre disposition.

Par exemple, l'administration a demandé aux chargeurs de donner à leurs mandants des recommandations afin que les négociations sur les prix qui vont bientôt s'ouvrir prennent en compte les prix de revient et les tarifs de référence établis par le comité national routier, le C.N.R.

Bien sûr, le Gouvernement souhaite, comme cette profession, que les délais de paiement soient réduits. Je peux annoncer à la Haute Assemblée que, vraisemblablement, un accord pourra intervenir entre les donneurs d'ordres et les transporteurs.

Pour ce qui est des infractions des donneurs d'ordres, de façon que chacun prenne ses responsabilités et que, si le laisser-aller devait durer, des moyens soient mis en œuvre pour porter remède à la « plaie » que nous connaissons aujourd'hui, un décret paraîtra au début de l'année 1992.

Par ailleurs, avec MM. Paul Quilès et Pierre Bérégo, j'ai signé une circulaire adressée à MM. les préfets les priant d'examiner favorablement les demandes d'étalement des charges fiscales et sociales des entreprises de transport en difficulté.

J'indique également que, lors du conseil des ministres européens des transports qui se réunira les 16 et 17 décembre prochains, le mémorandum social déposé par le Gouvernement français sera examiné.

Je rappelle enfin que le taux de la taxe sur les conventions d'assurance relatives aux véhicules utilitaires d'un poids supérieur à 3,5 tonnes avait été ramené de 18 p. 100 à 9 p. 100 par la loi de finances pour 1991. Afin de prolonger cette action d'amélioration de la compétitivité, il est proposé, dans le projet de loi de finances pour 1992, de ramener le taux de cette taxe à 7 p. 100.

Je précise, à l'intention de M. Berchet, que nous négocions actuellement avec les ministres responsables du budget pour que le taux soit ramené de 7 p. 100 à 5 p. 100 en 1992. Je ne préjuge pas le résultat de ces négociations mais j'ai bon espoir de les voir aboutir favorablement.

Bien entendu, monsieur Berchet, le plan du Gouvernement en faveur des P.M.E. s'applique aux transporteurs routiers. Il en va notamment ainsi des mesures fiscales et financières tendant au renforcement des fonds propres. A ce titre, il faut mentionner le crédit d'impôt pour augmentation de capital, valable deux ans, c'est-à-dire en 1992 et en 1993. Il convient également de signaler des mesures tendant à faciliter la transmission d'entreprise ainsi que l'extension du crédit d'impôt-formation.

En résumé, mesdames, messieurs les sénateurs, s'agissant des transports routiers, notre objectif est, au moyen de dispositions simples, pratiques et négociées d'aboutir à un assainissement de l'ensemble de la profession de façon que la concurrence soit loyale, claire et que l'on ait plus à déplorer les dérapages qui ont été constatés ces derniers temps.

En ce qui concerne les voies navigables, monsieur Adnot, pour prendre la mesure exacte de l'effort public, il faut considérer, non le seul apport du budget de l'Etat, mais l'ensemble des prélèvements obligatoires qui y sont affectés. De 1988 à 1990, cet effort a été, en moyenne, de 566 millions de francs par an, y compris les 200 millions de francs inscrits dans une loi de finances rectificative en 1990.

Avec l'instauration de la taxe sur les ouvrages, cet effort passe à plus de 700 millions de francs par an. Il y a là un progrès, vous en conviendrez. Je ne sais s'il faudra aller plus loin. Je considère, en tout cas, que le progrès est déjà substantiel et que, quoi qu'on dise, il n'y a pas désengagement de l'Etat.

Que sera l'avenir ?

Monsieur Adnot, vous avez fait allusion à l'état prévisionnel de recettes et de dépenses établi par Voies navigables de France, sous sa propre responsabilité. Il était légitime que ce document de gestion soit établi à partir de l'hypothèse la plus pessimiste puisque c'est maintenant que commence l'aventure de Voies navigables de France.

En vérité, je ne partage pas ce pessimisme. Je suis sûr que, dès que les conditions générales qui entourent l'établissement du budget de l'Etat le permettront, les dotations budgétaires seront plus élevées.

D'ailleurs, vous avez vous-même évoqué l'aménagement de la Seine entre Bray et Nogent. C'est la preuve que d'importants travaux sont de nouveau engagés. Les ouvrages en chantier sont bien au gabarit de trois mille tonnes, ce qui montre, là encore, que je partage votre souci d'aller au plus vite pour assurer la pleine rentabilité du transport de granulats et de céréales.

Je voudrais également indiquer à MM. Adnot, Braconnier, Leyzour et Dreyfus-Schmidt que la liaison Rhin-Rhône est déjà réalisée aux deux tiers. A la fin du mois commenceront les dragages de la Saône et l'aménagement de la section Niffer-Mulhouse, entre la Saône et le Rhin. Le travail sur cette liaison n'a jamais cessé. Je signale en outre que, cette année, le contournement de Mâcon a été mis en service et que l'approfondissement du seuil de Terrin d'Arles est terminé.

Mesdames, messieurs les sénateurs, la liaison Rhin-Rhône doit être achevée dans le plus grand souci de l'écologie - souci fort légitime - et ce en une dizaine d'années. Cela implique le recours à des financements privés pour étaler dans le temps non pas la réalisation mais la dépense.

Les études sur la liaison Seine-Nord amènent à préférer le tracé qui passe par Saint-Quentin, plus conforme à la répartition des activités, et donc, aux chargeurs. Ses études sont en voie d'achèvement.

Cette liaison, certainement très rentable en elle-même, monsieur le sénateur, ne doit cependant pas porter préjudice à nos grands ports de la basse vallée de la Seine. C'est pourquoi j'ai souhaité qu'un complément d'étude économique soit réalisé.

Si ces études se révèlent, comme je le crois, positives, la rentabilité du projet permettra un montage financier réduisant au minimum l'effort public. En tout état de cause, il faudra poursuivre la mise à grand gabarit de l'Oise et améliorer le canal de l'Aisne-Moselle, et ce jusqu'à Reims.

A propos de ces différentes liaisons, je souligne que les autres pays européens - on a beaucoup parlé de l'Allemagne, on pourrait parler aussi des Pays-Bas et de la Belgique - développent également leurs voies navigables.

M. Dreyfus-Schmidt nous dit que, dans le territoire de Belfort, le canal Rhin-Rhône ne fait pas l'unanimité. Mais si je me bats aux côtés des autres membres du Gouvernement pour que cette voie navigable soit achevée dans des délais raisonnables, ce n'est pas au détriment du T.G.V., il n'y a pas de contradiction. Au surplus, je rappelle à l'élu du territoire de Belfort, mais il le sait, que les dirigeants d'Alstom attendent avec impatience cette voie navigable.

**M. Emmanuel Hamel.** Très bien !

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Les députés de Belfort ne sont pas du tout de cet avis !

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Les députés, peut-être, mais les dirigeants d'Alstom souhaitent, eux, cette liaison parce que leurs turbines pourront ainsi emprunter le canal, alors qu'aujourd'hui ils sont obligés de les faire transporter en tronçons. Ce qui est vrai pour Alstom pourrait bien l'être aussi pour Peugeot. Avec les liaisons fluvio-maritimes, il serait possible de charger des voitures à Sochaux ou à Montbéliard qui, sans avoir à être déchargées puis chargées une seconde fois, pourraient ainsi être livrées à Alger, à Tunis et, pourquoi pas, à Londres.

**M. Emmanuel Hamel.** Très bien !

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Cette liaison est donc nécessaire. La voie d'eau, ce n'est ni archaïque, ni ringard, ni dépassé.

**M. Emmanuel Hamel.** Très bien !

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** C'est une heureuse anticipation si nous voulons nous prémunir contre certaines nuisances et, en même temps, permettre qu'il y ait complémentarité entre les divers modes de transport dans notre pays.

**M. Emmanuel Hamel.** Excellent !

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Je terminerai par la sécurité routière.

M. Braconnier a souhaité que je rappelle certains chiffres. En 1989, le nombre de tués a connu une légère diminution, 0,23 p. 100. En 1990, la baisse, de 2,3 p. 100, était plus significative. En ce qui concerne l'année 1991, les chiffres ne sont

pas tous disponibles, bien sûr, mais entre novembre 1990 et octobre 1991, donc en moyenne glissante, si j'ose dire, nous avons enregistré 147 487 accidents, soit une diminution de 11,2 p. 100, c'est-à-dire 18 532 accidents en moins. En ce qui concerne les tués, leur nombre s'élève à 9 546, en diminution de 10,1 p. 100. Nous avons comptabilisé 157 332 blessés, soit une diminution de 11,2 p. 100, ce qui représente 19 000 blessés de moins.

M. Loridant rappelait tout à l'heure à juste titre que le budget de la sécurité routière proprement dit ne peut pas être par définition très important puisque, lorsque se tient un comité interministériel, c'est une quinzaine de ministres qui se trouvent réunis autour de la table. L'éducation nationale, la justice, la défense - pour la gendarmerie - l'intérieur, et bien d'autres départements ministériels concourent en effet, avec leurs fonctionnaires et leurs agents, à la sécurité routière.

C'est si vrai d'ailleurs que c'est un délégué interministériel qui coiffe l'ensemble et assure la coordination des différentes actions menées par les uns et les autres pour réduire l'insécurité routière, ce fléau terrible qui sévit dans notre pays.

J'en viens au permis à points, répondant ainsi notamment à M. Braconnier.

Pour tenir compte des délais nécessaires à la mise en place des outils de gestion informatique, le Gouvernement a décidé de reporter l'entrée en vigueur du permis à points au 1<sup>er</sup> juillet 1992. Je peux vous indiquer que tous les moyens ont été mis en œuvre pour que l'administration soit prête à cette date.

En ce qui concerne le permis à points appliqué aux professionnels, et plus particulièrement aux transporteurs routiers, il faut bien comprendre que c'est moins le permis de conduire qui inquiète que les contrôles effectués en entreprises par le corps des contrôleurs des transporteurs terrestres. Ces derniers vont s'assurer, en effet, du respect de la réglementation sociale concernant, notamment, les heures de travail ou, pour être plus précis encore, les heures durant lesquelles le conducteur a circulé. Il se peut aussi, cela fait partie de leur mission, qu'à cette occasion les contrôleurs notent les éventuels dépassements de vitesse.

Les discussions en cours permettront, je crois, d'aboutir sans que cela se traduise, bien sûr, par une transgression d'un principe républicain absolument intangible : l'égalité des citoyens devant la loi.

Pour le contrôle technique des véhicules, les textes que vous visez, monsieur le rapporteur, ne sont évidemment pas destinés à établir une discrimination à l'égard des petites entreprises qui souhaiteraient pratiquer le contrôle technique.

L'article 23 de la loi du 10 juillet 1989 n'a qu'un seul objectif : garantir la qualité du contrôle technique à l'égard des consommateurs. Cela implique, notamment, une obligation de rigueur ; elle s'impose à la profession.

Quant à la taille des entreprises dont aujourd'hui nous pouvons connaître les demandes d'agrément, je vous donnerai deux éléments d'information.

Parmi les six réseaux qui sont agréés à l'heure où je vous parle, il y a un réseau associatif regroupant de nombreuses petites entreprises. Le dossier d'un deuxième réseau de type associatif arrivé plus tard que les six autres est en cours d'examen. Quant aux cinq réseaux mis en place par des grands groupes, vous le savez, ils s'appuient en majeure partie sur des centres franchisés, c'est-à-dire sur de petites entreprises.

Quelle est la politique du Gouvernement en matière d'information du public, singulièrement des jeunes ?

Notre politique d'information en matière de sécurité routière s'articule autour de trois grands axes. Tout d'abord, la communication nationale, fondée sur le partenariat avec les grands médias, les assureurs et les constructeurs, vise à faire comprendre au plus grand nombre de nos concitoyens que l'espace se partage.

Parallèlement, nous menons des actions nationales d'information plus ponctuelles, lors de l'entrée en vigueur de chaque mesure nouvelle. Ce sera le cas dans quelques jours pour une campagne en faveur des dispositifs de retenue des enfants placés à l'arrière des véhicules.

Enfin, l'Etat soutient de nombreuses actions de communication menées dans le cadre des grands programmes départementaux et des contrats locaux.

L'information des jeunes s'appuie sur des actions telles que l'éducation routière en milieu scolaire, la promotion de l'apprentissage accompagné de la conduite, en particulier à destination des jeunes en difficulté, le développement des forums « jeunes » locaux ou encore, dernier exemple, la campagne sur la sécurité des motards, qui est centrée sur le port du casque.

J'apprécie beaucoup l'action que M. Loridant mène en faveur de la sécurité routière, tant au Sénat que dans sa commune, et même quand il est en vacances ! (*Sourires.*) Il a bien compris l'articulation entre les diverses infrastructures et c'est pourquoi l'option qui a été retenue - maintenir au niveau le plus élevé, c'est-à-dire comparable à 1991, les crédits d'initiative locale - correspond aux petits aménagements les plus rentables en termes d'efficacité.

Le nombre de « points noirs » a considérablement diminué avec les efforts réalisés depuis 1989. Les quelques dizaines de points noirs qui subsistent seront résorbés au même rythme, c'est-à-dire en 1998. Cela veut donc dire que les engagements pris dans ce domaine par le Gouvernement seront respectés et qu'au bout de cinq ans, comme nous nous y étions engagés, il n'y aura plus de « points noirs » dans le pays, si ce n'est ceux qui se reconstituent en fonction de l'évolution non seulement du réseau mais aussi de la circulation.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les réponses que je tenais à apporter aux nombreuses et riches questions que vous avez posées. J'espère qu'à défaut d'avoir pleinement donné satisfaction elles vous auront montré que le Gouvernement a une grande volonté d'agir pour améliorer les conditions de travail et de vie de certains professionnels, pour aménager les grandes infrastructures absolument indispensables au développement du pays et pour assurer à nos concitoyens une plus grande sécurité sur les routes et sur les autoroutes. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur les bancs des commissions.*)

**M. le président.** Je rappelle au Sénat que les crédits concernant les transports inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et espace » seront mis aux voix, aujourd'hui même, à la suite de l'examen des crédits affectés aux transports aériens, à l'espace et à la météorologie.

Toutefois, j'appellerai en discussion les amendements portant sur les crédits relatifs aux transports.

## ÉTAT B

**M. le président.** « Titre III : moins 2 350 203 829 francs. »

Par amendement n° II-9, M. Loridant, au nom de la commission des finances, propose d'augmenter la réduction des crédits figurant au titre III de 6 895 307 francs et, en conséquence, de porter le montant des mesures nouvelles négatives à : moins 2 357 099 136 francs.

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.** M. le rapporteur général s'est expliqué tout à l'heure sur le sens qu'il fallait donner aux amendements de la commission des finances.

Je souhaiterais, monsieur le président, expliquer en une seule fois la raison du dépôt de tous les amendements de la commission des finances, cela accélérera la procédure.

En présentant mon rapport, j'ai indiqué que la commission des finances proposait au Sénat de ne pas adopter les budgets des routes et de la sécurité routière pour 1992.

Or, comme vous le savez, nous sommes amenés à nous prononcer par un seul vote global, par titre, sur l'ensemble des crédits des fascicules constituant le budget du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.

Pour traduire sa position défavorable sur les crédits des routes et de la sécurité routière, la commission des finances se trouve contrainte de vous présenter des amendements tendant à supprimer les mesures nouvelles prévues au titre des budgets des routes et de la sécurité routière pour 1992.

L'adoption de ces amendements permet en effet d'obtenir un résultat identique à celui qu'entraînerait un vote négatif si nous pouvions nous prononcer par un vote séparé sur le budget des routes, d'une part, et sur celui de la sécurité routière, d'autre part.

Toutefois, il n'est pas possible de supprimer les mesures nouvelles qui sont négatives.

Mes chers collègues, vous n'aurez donc à vous prononcer que sur cinq amendements portant suppression des mesures nouvelles prévues aux titres III et V pour la sécurité routière, d'une part, aux titres IV, V et VI pour les routes, d'autre part.

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

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Je ne vous surprendrai pas en indiquant que le Gouvernement est contre ces amendements quitte à faire de la peine à M. Chinaud, ce que je regrette beaucoup.

Je pense que la méthode utilisée, qui répond à une logique, comme vient de le dire M. Loridant, conduit, si l'on pousse le raisonnement jusqu'à son terme, d'une part à demander plus de crédits, plus de dépenses comme nombre d'entre vous l'ont fait tout à l'heure, et, simultanément, à proposer - pour des raisons que je comprends à défaut de les approuver - de réduire les crédits.

Je m'aperçois que l'un des amendements a été retiré, je le regrette parce qu'il aurait pu fournir l'occasion d'un débat fort intéressant sur les transports parisiens et sur les rapports entre les prix pratiqués à Paris et en province.

Si la contribution de l'Etat aux transports parisiens collectifs, comme cela était proposé, devait être supprimée en cinq ans, cela se traduirait par une augmentation du ticket de métro à l'unité de 3,45 francs à 6,65 francs et de la carte orange deux zones de 190 francs à 365 francs.

J'imagine que ce calcul a été fait. C'est certainement la raison pour laquelle cet amendement a été retiré, ce dont je me félicite, bien entendu.

**M. Camille Cabana.** Très bien ! Nous l'avons fait avant vous.

**M. Roger Chinaud, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur général.

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Monsieur le ministre, en raison de l'importance du budget que vous défendez, j'ai tenu à rester en séance jusqu'au vote des amendements.

Je le regrette d'autant moins que vous avez cédé à votre tempérament naturel. Je comprends cela parce que c'est la marque d'un tempérament vivant et que je me flatte d'avoir le même. *(Sourires.)*

Il est bien normal que vous soyez contre ces amendements, mais, comme je vous l'ai dit cet après-midi, c'est la seule manière que nous ayons de ne rejeter qu'une partie de vos projets de budgets. Cette procédure nous est imposée par vous-même. Changez-la - expliquez à vos collaborateurs comment procéder si vous n'avez pas le temps de la faire vous-même - nous voterons budget par budget, fascicule par fascicule, et vous verrez que nous sommes prêts à en voter un certain nombre.

Si vous préférez que nous votions systématiquement contre tout, dites-le nous : vous aurez le même succès qu'à l'Assemblée nationale !

Je vous ai fait remarquer qu'au moins, au Sénat, il y avait des discussions, des votes - parfois même, des votes positifs sur certains budgets. Cela vous surprend, mais c'est ainsi.

J'ai bien compris cet après-midi que vous regrettiez de ne pas pouvoir donner des explications contre un amendement qui n'existe plus. Monsieur le ministre, vous avez tellement de difficultés à essayer de faire l'unité parmi les vôtres, je vous en supplie, ne cherchez pas à soulever des éléments de discorde qui n'existent pas dans l'opposition, c'est-à-dire dans la majorité sénatoriale ! Des amendements ont été déposés, bien ! L'initiative individuelle fait partie de la tradition démocratique. Parfois ces initiatives peuvent être maladroites !

Voilà quelques jours siégeait à ce banc votre collègue M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget ; nous avons eu un débat intéressant et je me suis permis de lui lire la liste des députés socialistes qui souhaitaient augmenter le déficit budgétaire. Je trouve cela bien plus grave que l'expression maladroite de soucis, à laquelle d'ailleurs je me suis opposé - j'ai eu l'occasion de vous le dire cet après-midi.

Il est vrai que le problème de l'aménagement de l'espace rural est fondamental pour notre pays. Il est non moins vrai qu'en commission des finances l'amendement en question n'a même pas été discuté, n'a même pas été déposé, parce que j'avais pu convaincre auparavant son principal auteur de son aspect non sérieux - dirai-je amicalement, ainsi que je lui ai redit cet après-midi - pour qui veut être responsable.

Vous n'avez pas eu la chance de pouvoir le lui dire vous-même, mais, je vous en prie, ne faites pas de procès à la majorité du Sénat, qui a montré purement et simplement - cela correspond au rôle modeste du rapporteur général mais aussi à celui des présidents de groupe de la majorité sénatoriale - qu'il avait le souci, d'un bout à l'autre de la discussion budgétaire, d'être cohérent et soucieux de l'intérêt national.

Nous n'avons pas les mêmes approches, nous n'avons pas les mêmes solutions, mais je vous en supplie, dans cette période difficile que vous vivez, vous socialistes, et vous membres du Gouvernement, ne cherchez pas à soulever des problèmes qui n'existent pas au moment où nous débattons, même si cela doit vous faire plaisir. *(Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R., de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du R.D.E.)*

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Je demande la parole.

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

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Le débat que vient d'évoquer M. Chinaud en disant que je regrettais qu'il n'ait pas lieu ce soir s'est déjà tenu avec M. François-Poncet et les membres de la commission des affaires économiques et du Plan, ici même, au Sénat, voilà quelques semaines. Je regrettais seulement qu'il n'ait pas eu lieu dans l'hémicycle, c'eût été une bonne chose, mais il aura lieu dans d'autres enceintes.

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Autour d'un meilleur texte !

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** J'ai eu l'occasion tout à l'heure, monsieur le rapporteur général, dans ma dernière intervention, d'évoquer la nécessité de prolonger cette discussion. J'ai même, de façon très claire, rendu hommage au Sénat pour la qualité des débats que nous avons eus même s'ils ont fait apparaître ô combien de contradictions !

La moindre des contradictions n'est pas cette somme de demandes que j'ai notées, auxquelles j'ai répondu l'une après l'autre, émanant de sénateurs qui déclarent, par ailleurs, ne pas vouloir accroître le déficit. Je demanderai, au cours d'un autre débat, comment faire pour satisfaire ces souhaits contradictoires. Monsieur le rapporteur général, vous avez sûrement une solution. Vous nous la donnerez, j'espère. Je suis sûr que les Français seront intéressés de savoir comment ceux qui proposent tant de dépenses, si utiles, si indispensables à notre pays, envisagent de les financer.

S'agissant du vote unique, je me suis renseigné. A ma connaissance - si je me trompe, vous me le direz - le budget des transports a toujours été voté en bloc, à l'exception peut-être du fascicule de la mer. Il ne s'agit pas d'une invention du Gouvernement actuel.

Si vous pensez qu'il doit en être autrement, il faut en saisir clairement le Gouvernement. Pourquoi pas ? Que l'on vote par fascicule, vraiment, cela ne me fait ni chaud ni froid. Je préférerais d'ailleurs que, clairement, chacun se déclare pour ou contre les fascicules.

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** C'est au Gouvernement de prendre l'initiative.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'amendement n° II-9, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Le vote sur les crédits figurant au titre III est réservé.

« Titre IV : 1 099 650 042 francs. »

La parole est à M. Herment.

**M. Rémi Herment.** Je voulais avoir la confirmation de l'intérêt que vous portez, monsieur le ministre, non seulement à la réalisation du T.G.V. Est, mais, qui plus est, à la gare meusienne. En effet, il s'agit, pour ce département qui est en

voie de désertification, d'une opération qui concerne tout particulièrement l'aménagement du territoire. Je voulais insister sur ce point au moment où M. Essig va, semble-t-il, venir en discuter avec nous et avec M. le préfet de la région Lorraine.

**M. le président.** Par amendement n° II-6, M. Loridant, au nom de la commission des finances, propose de réduire les crédits figurant au titre IV de 15 036 000 francs.

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

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° II-6, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Le vote sur les crédits figurant au titre IV est réservé.

## ÉTAT C

**M. le président.** « Titre V : Autorisations de programme : 9 064 554 000 francs.

« Crédits de paiement : 4 112 318 000 francs. »

Par amendement n° II-11, M. Adnot, au nom de la commission des finances, propose de réduire ces autorisations de programme de 43 800 000 francs et ces crédits de paiement de 43 800 000 francs.

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.** Cet amendement a le même objet que les précédents. M. le rapporteur général et M. Loridant, rapporteur spécial, ont excellemment exposé les raisons qui nous conduisent à agir de cette façon.

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

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-11, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° II-7, M. Loridant, au nom de la commission des finances, propose de réduire les autorisations de programme figurant au titre V de 5 485 300 000 francs, et les crédits de paiement figurant au même titre de 2 083 040 000 francs.

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

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° II-7, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° II-10, M. Loridant, au nom de la commission des finances, propose de réduire les autorisations de programme figurant au titre V de 388 144 000 francs et les crédits de paiement figurant au même titre de 228 286 000 francs.

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

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° II-10, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Le vote sur les crédits figurant au titre V est réservé.

« Titre VI : Autorisations de programme : 23 328 663 000 francs.

« Crédits de paiement : 12 396 531 000 francs. »

Par amendement n° II-12, M. Adnot, au nom de la commission des finances, propose de réduire ces autorisations de programme de 88 900 000 francs et ces crédits de paiement de 88 900 000 francs.

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

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° II-12, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° II-8, M. Loridant, au nom de la commission des finances, propose de réduire les autorisations de programme figurant au titre VI de 49 880 000 francs et les crédits de paiement figurant au même titre de 11 500 000 francs.

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

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° II-8, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Le vote sur les crédits figurant au titre VI est réservé.

Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace : II. - Transports ; 1. Transports terrestres (et voies navigables) ; 2. Routes ; 3. Sécurité routière.

## II. - TRANSPORTS (suite)

### 4. Transports aériens et espace

## III. - MÉTÉOROLOGIE

### Budget annexe de l'aviation civile

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace : II. - Transports ; 4. Transports aériens et espace ; III. - Météorologie, et le budget annexe de l'aviation civile.

La parole est à M. le ministre.

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, avec l'aviation civile, la météorologie nationale et l'espace, nous disposons d'un pôle cohérent, où se rassemblent des techniques et des activités industrielles très proches et très complémentaires.

Le projet de budget pour ces trois domaines s'élève en 1992 à 11 754 millions de francs d'autorisations de programme. Pour sa part, le budget annexe de l'aviation civile s'élève à 5 667 millions de francs en recettes et dépenses nettes, soit, à structure constante, une progression de 6,3 p. 100.

Le budget de la météorologie s'élève à 1,18 milliard de francs en moyens de paiement et à 1,17 milliard de francs en moyens d'engagement. A structure constante, c'est-à-dire sans les 661 emplois de la météorologie qui étaient inscrits dans le budget de l'aviation civile jusqu'à maintenant, les moyens de paiement progressent de 4,5 p. 100.

Le budget de l'aviation civile et de l'espace s'élève à 9 699 millions de francs en moyens d'engagement et à 10 382 millions de francs en moyens de paiement. Il n'est en rien comparable à celui de 1991, puisqu'il faut tenir compte de deux évolutions majeures : le transfert de l'essentiel des emplois et des crédits de fonctionnement de l'aviation civile sur le budget annexe ; la prise en compte des crédits spatiaux, qui sont constitués pour l'essentiel de la subvention au C.N.E.S., d'un montant de 7 750 millions de francs, en progression de 8,3 p. 100 par rapport au budget réel de 1991.

Je l'ai dit, l'une des évolutions majeures de ce budget, c'est l'institution du budget annexe de l'aviation civile, qui permet d'abord la souplesse indispensable pour adapter les moyens aux besoins et qui permet également de renforcer l'unité de l'aviation civile.

Tous les moyens sont englobés dans le budget annexe, à l'exception de la construction aéronautique, qui dispose d'un financement spécifique.

Ce budget annexe assure également la transparence financière et il permet de percevoir la totalité des ressources qui financent les équipements et les prestations dues aux compagnies aériennes et aux passagers.

La très forte croissance du trafic aérien - plus de 50 p. 100 en cinq ans - a conduit à augmenter considérablement les investissements pour lutter contre la saturation de l'espace aérien français.

Pour 1992, le projet de budget prévoit un montant de 1,1 milliard de francs, ce qui représente plus qu'un doublement de l'effort d'investissement dans ce domaine depuis 1989.

Ce programme porte essentiellement sur quatre domaines : premièrement, la réalisation de la quatrième génération du système d'assistance automatisée au contrôle du trafic aérien - Castra 4 - qui dote la France d'un système d'une technologie des plus avancées ; deuxièmement, l'équipement en radars de nouvelle génération, qui permettra d'accroître la fluidité et la sécurité du trafic aérien ; troisièmement, les centres de contrôle et la formation au moyen de simulateurs ; quatrièmement, enfin, l'amélioration des liaisons air-sol et des télécommunications entre les centres de contrôle.

Un autre programme, doté, dans ce projet de budget, de 271,6 millions de francs en autorisations de programme, porte sur les équipements de sûreté des aéroports, en particulier pour faire face aux techniques sophistiquées des terroristes, et sur la modernisation de l'infrastructure aéroportuaire par l'adaptation des plates-formes au développement du trafic aérien, la création de nouvelles pistes, ou la remise à niveau du patrimoine immobilier.

Notre ambition est de conforter la place de carrefour aérien de notre pays en Europe et sa place en tant que destination.

Il faut donc aussi avoir une ambition pour les hommes qui assurent le contrôle et l'écoulement du trafic aérien. C'est la raison pour laquelle, le 10 juillet dernier, j'ai signé un protocole dans ce but avec les principales organisations représentatives des personnels de l'aviation civile.

Ce protocole prévoit le recrutement de 700 contrôleurs, ingénieurs, électroniciens et techniciens de la navigation aérienne au cours des trois prochaines années.

Les nécessaires évolutions statutaires et indemnitaires liées à l'évolution des métiers du contrôle aérien ont été décidées. Ainsi, 230 recrutements sont d'ores et déjà inscrits en 1992 au budget annexe de l'aviation civile ; mais, compte tenu du délai de formation, leur action ne fera sentir ses effets qu'à terme. Ils seront fort heureusement précédés par les contrôleurs recrutés et formés entre-temps au titre du protocole précédent.

Ce protocole est donc un nouveau progrès pour ce secteur, et je souhaite que chacun en mesure bien les avantages, notamment pour le personnel concerné.

Mais on ne peut aborder la question du contrôle aérien en France sans prendre en compte sa situation géographique : 50 p. 100 du trafic européen traverse le ciel français.

La densité du trafic est telle, dans le ciel européen, que toute difficulté observée en un point important se répercute progressivement partout ailleurs, notamment en France.

Cette situation plaide pour la mise en place d'un système coordonné. Les ministres de la commission européenne de l'aviation civile ont décidé la mise en place d'un centre européen chargé d'effectuer la régulation du trafic aérien. Il est maintenant indispensable d'harmoniser et d'intégrer au plus vite les systèmes de contrôle européen. J'entends d'ailleurs faire des propositions en ce sens auprès de mes collègues européens au cours du premier semestre de 1992.

Mais il n'est pas non plus possible d'aborder cette question sans évoquer la situation du transport aérien. Ce secteur traverse aujourd'hui l'une de ses crises les plus graves. Le trafic de l'ensemble des compagnies européennes, qui avait été amputé de 15 p. 100 au 1<sup>er</sup> trimestre 1991, ne se rétablit que très progressivement.

En 1991, les pertes des compagnies aériennes dépassent 3,4 milliards de dollars. Certaines compagnies ont dû déposer leur bilan. D'autres - et je pense naturellement au groupe Air France - se sont engagées dans une politique de renforcement et d'acquisition d'une dimension mondiale.

La restructuration actuelle du groupe Air France répond notamment à cette exigence, car il est bien clair que le *statu quo* serait, à terme, mortel pour notre compagnie nationale.

Le futur cadre réglementaire européen ne doit pas, bien entendu, encore aggraver ces difficultés. Au surlendemain de la faillite de la Pan American, qui suscite une certaine émotion outre-Atlantique, je crois qu'il y a tout de même quelques leçons à tirer de ce que j'appellerai l'excès de dogmatisme dont est nourrie la déréglementation américaine.

J'entends agir pour qu'un débat d'idées ait lieu à un niveau politique, et ce suffisamment tôt pour orienter les travaux vers plus de réalisme.

Dans les trois domaines de l'aéronautique, de la météorologie et de l'espace, l'Europe constitue un champ de réussite exceptionnel. Certaines capacités industrielles que nous avions perdues ont pu être reconstituées grâce à elle. Des savoir-faire ont été restaurés.

L'histoire d'Airbus Industrie témoigne de la nécessité de la construction européenne. La seule ombre portée à cette réussite, c'est évidemment la procédure engagée au GATT par les Américains contre le consortium Airbus. La France et les autres pays européens concernés souhaitent sortir de ce contentieux en reprenant les négociations. Il est clair que les Européens n'ont pas l'intention de laisser démanteler leur industrie aéronautique.

Dans ce domaine, le projet de budget pour 1992 prévoit 2,205 milliards de francs en autorisations de programme au profit des programmes aéronautiques civils et 2,215 milliards de francs en crédits de paiement.

Ce budget tire les conséquences de l'achèvement du développement de certains grands programmes, en particulier de l'Airbus A 320, et de l'arrivée à maturation du programme A 330-A 340. Aucun des grands programmes retenus n'est remis en cause.

Ainsi, le gros moteur GE 90, conçu en collaboration entre la S.N.E.C.M.A. et General Electric, et qui a trouvé une compagnie de lancement en août dernier, est doté de 417 millions de francs en autorisations de programme et de 415 millions de francs en crédits de paiement.

Toujours dans le domaine des moteurs, des avances remboursables couvriront 30 p. 100 des frais de recherche et de développement du programme de turbine d'hélicoptères Arriel 2 de Turboméca, le marché potentiel de ce moteur étant estimé à 2 000 unités.

Parmi les autres grands programmes soutenus, je citerai le Falcon 2000, un nouveau biréacteur d'affaires, et, bien sûr, les avances remboursables destinées aux Airbus long courrier gros porteur A 330 et A 340, qui s'élèveront, en 1992, à 895 millions de francs en autorisations de programme et à 913 millions de francs en crédits de paiement.

Cette réussite entraîne d'autres réussites dans son sillage. Je pense notamment à l'industrie des équipements, qui doit renforcer ses moyens industriels pour faire face à l'augmentation des cadences de production des A 320, des A.T.R. et, demain, des A 330-A 340.

Les soutiens apportés par l'Etat leur en fournissent les moyens, puisque ceux-ci ont doublé depuis 1988.

Enfin, les crédits de recherche sont en augmentation de 24 p. 100, avec 467 millions de francs en autorisations de programme.

Cet effort exceptionnel montre encore mieux que le montant des avances remboursables notre souci de préparer l'avenir et de donner à notre industrie l'impulsion nécessaire pour être au plus haut niveau mondial.

Ce projet de budget fait beaucoup, vous le constatez, pour soutenir nos industriels en Europe et dans le monde.

Ce soutien concerne également le secteur des services, la météorologie, en particulier, qui exerce son activité de collecte et de traitement d'informations dans un domaine en plein développement, et qui est soumise à une très forte concurrence internationale.

La direction de la météorologie a su saisir les nouvelles opportunités techniques pour créer des services nouveaux. De 34 millions de francs en 1989, les recettes provenant de ces services, et rattachées par voie de fonds de concours à son budget, ont atteint 60 millions de francs en 1991.

Cette augmentation montre, me semble-t-il, l'étendue du gisement dont dispose la météorologie. Je souhaite, à cet égard, que la Météorologie nationale puisse trouver les meilleurs moyens pour assurer encore mieux ses missions de service public et offrir des prestations concurrentielles.

La coopération européenne est aussi, pour la météorologie, un moyen de disposer de financements communs et des moyens lourds de calcul et de prévision qui lui sont nécessaires.

Dans le domaine de l'imagerie satellitaire, l'organisation Eumetsat, à laquelle elle appartient, gère les satellites Météosat et travaille, en liaison avec l'Agence spatiale européenne, à la définition des programmes futurs de satellites.

Cette évocation me fournit une transition avec l'espace.

La France est la troisième puissance spatiale au monde, et elle entend conserver ce rang en menant une politique de programmes spatiaux équilibrée entre ses partenaires européens, ses autres partenaires américains et soviétiques et ses propres programmes.

C'est, naturellement, avec les Européens que la France a toujours manifesté les ambitions les plus grandes.

Nous avons, tout d'abord, acquis notre autonomie en matière de lancement. Le succès technique et commercial d'Ariane nous le rappelle pratiquement à chaque lancement.

Nous avons su également préparer l'avenir : partout en Europe, mais aussi en Guyane, le développement du futur lanceur lourd Ariane 5 avance à grande allure. Son premier vol, prévu en 1995, nous permettra de satelliser des charges utiles de manière plus économique. En effet, le kilogramme en orbite verra son coût abaissé de 40 p. 100 par rapport à celui qui est autorisé par les versions actuelles d'Ariane.

Ses vols seront également plus sûrs, car, là où Ariane utilise actuellement douze moteurs, Ariane 5 en nécessitera trois seulement.

Cette sécurité renforcée permettra alors à l'Europe d'accéder à l'autonomie en matière de lancement de missions habitées, avec l'avion spatial Hermès et la station orbitale Colombus.

Ces deux programmes ont été examinés au cours de la conférence ministérielle de Munich, voilà deux semaines. En dépit d'un contexte budgétaire difficile, particulièrement chez nos partenaires allemands, l'Europe a décidé de les poursuivre afin de permettre le premier vol d'Hermès en 2002 et le déploiement de Colombus entre 1998 et 2003.

Notre continent prendra alors place parmi les quelques puissances mondiales - Etats-Unis, Union soviétique, et probablement Japon - qui maîtriseront l'envoi d'hommes dans l'espace.

En ce qui concerne notre pays, ces décisions seront traduites prochainement par un accroissement des versements à l'Agence spatiale européenne, afin d'honorer nos engagements internationaux en 1992.

La conférence de Munich a également décidé d'engager un ambitieux programme d'observation de notre planète, car, dans l'étude de notre environnement également, les moyens spatiaux sont appelés à jouer un grand rôle à l'avenir.

L'importance que va prendre l'espace dans les années qui viennent m'a d'ailleurs conduit à proposer à mes collègues européens de nous réunir une fois par an, afin d'examiner l'avancement du programme spatial européen.

La France mène également une politique de coopération bilatérale avec les Etats-Unis et l'U.R.S.S. Avec les Etats-Unis, cela se traduira par la mise en orbite, au cours de l'été 1992, du satellite océanographique Topex Poséidon. Avec l'Union soviétique, par la participation d'un spationaute français au vol Antares au cours de l'été 1992, à la suite de l'accord que j'ai signé en novembre 1988 avec les Soviétiques.

La France mène aussi ses propres programmes nationaux, notamment dans le domaine de l'observation de la Terre, où elle se situe au premier rang mondial.

Depuis janvier 1990, Spot 2 a pris le relais de Spot 1 ; Spot 3 est prêt à être lancé, et Spot 4 se développe en étroite synergie avec le programme militaire Hélios, que j'avais décidé, en tant que ministre de la défense, voilà maintenant six ans.

Ces programmes ont ainsi permis à notre industrie d'acquiescer une expertise qui lui vaut d'être régulièrement retenue, comme c'est le cas ces jours-ci avec le Japon, pour la fourniture de satellites.

Dans le domaine de l'espace, la France et les Français récoltent désormais, dans leur vie quotidienne, les fruits d'une politique ambitieuse menée depuis plusieurs années.

Le quarante-huitième tir d'Ariane, prévu pour le 16 décembre prochain et destiné à mettre en orbite notre satellite de télécommunications Télécom 2 A, le confirmera, j'en suis convaincu, une nouvelle fois.

Avec ces trois domaines de l'aviation civile, de la météorologie et de l'espace, nous sommes au cœur de la France qui réussit. Le projet de budget qui vous est soumis pour 1992 accentue encore nos chances et permet à notre pays de développer ses ambitions.

C'est pourquoi j'espère, je suis sûr même, que vous saurez en reconnaître les mérites au cours de ce débat. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, présenter l'ensemble des crédits qui concernent l'aviation civile, c'est présenter, d'une part, le nouveau budget annexe de l'aviation civile et, d'autre part, les crédits qui figurent au budget de l'équipement et des transports, sous les deux rubriques « transport aérien » et « météorologie ».

Tout de suite, une remarque de forme.

L'extension du budget annexe de la navigation aérienne à l'ensemble des crédits budgétaires touchant l'aviation civile a été décidée par la loi de finances pour 1991. Il s'agit donc, cette année, de la première année d'application.

Le principe de la création de ce budget annexe me paraît bon.

D'abord, pour des raisons techniques, parce que le secteur des transports aériens est réellement spécifique - il y a des contributions et des prestations parfaitement individualisables, et les compagnies préfèrent, de toute évidence, voir les redevances alimenter un budget qui leur est propre plutôt que rentrer dans le pot commun du budget de l'Etat.

Ce principe me paraît bon, ensuite, pour des raisons pédagogiques, parce que l'ancien budget annexe de la navigation aérienne, le B.A.N.A., avait le handicap de son nom. Bien qu'il fût absolument vital pour les usagers du transport aérien, l'ancien B.A.N.A. a toujours été traité comme un budget dérisoire. Il méritait mieux, à mon sens, que deux phrases au détour d'un discours. J'espère que ce nouveau budget de l'aviation civile trouvera un meilleur écho.

Le principe est donc bon. Pourtant, sur le strict plan formel, la réforme me paraît inachevée.

D'abord, pourquoi ne pas avoir englobé dans le nouveau budget annexe l'activité de la météorologie, qui est relativement voisine et qui, elle aussi, donne lieu en partie à paiement de prestations ?

Ensuite, il y a, d'une part, un budget annexe de l'aviation civile, qui concerne le transport aérien, et d'autre part, des crédits « transport aérien », dans un autre budget, qui concernent, en fait, toutes les dépenses de construction aéronautique. Il y a donc un mélange des genres regrettable.

Après cette remarque de forme, j'en viens à l'examen des crédits.

Tous crédits confondus, l'enveloppe budgétaire « aviation civile et météorologie » se monte à 9 160 millions de francs. Cette dotation se décompose en trois parties inégales.

D'abord, le budget annexe de l'aviation civile, le B.A.A.C., s'élève à 5 670 millions de francs au total, répartis en une section d'exploitation de 4 330 millions de francs et une section des opérations de capital de 1 330 millions de francs.

S'agissant des recettes, le B.A.A.C. est financé à 86 p. 100 par des ressources propres. Le reste est couvert, en dépenses ordinaires, par une subvention d'équilibre relativement modeste de 253 millions de francs et, en dépenses en capital, par un emprunt de près de 600 millions de francs. La faculté d'emprunter est l'une des justifications de la création d'un budget annuel et, cette année, elle est très largement utilisée.

En ce qui concerne les dépenses, j'ai déjà dit que le nouveau B.A.A.C. avait été fait par extension de l'ancien B.A.N.A. Cela se confirme dans la structure des dépenses, puisque les dépenses de navigation aérienne, c'est-à-dire les dépenses des 6 000 emplois et du réseau radars qui concourent à l'écoulement du trafic aérien, forment près des deux tiers du nouveau budget. Le budget incorpore la première année d'application du protocole du 10 juillet 1991, comportant des reclassifications et le recrutement de quarante-seize emplois de contrôleurs aériens, pour un coût de 19 500 000 francs.

D'autres crédits liés au transport aérien se sont ajoutés à cette armature : le contrôle technique des avions, la formation des pilotes, les aéroports, etc. L'aide à la formation aéronautique par l'intermédiaire des aéroclubs est de nouveau rognée - je le souligne, d'ailleurs, chaque année - puisqu'elle passe de 11 800 000 francs, en 1990, à 7 400 000 francs en 1992.

Je vous renvoie à mon rapport écrit pour les autres données chiffrées, afin d'en venir tout de suite aux observations que je veux formuler.

La première observation concerne le financement. Le financement du nouveau budget annexe est assuré par un relèvement de toutes les taxes et redevances qui pèsent sur les compagnies et, avant tout, sur les compagnies françaises. Je le dis très clairement : cela n'est pas sérieux.

Je dois, d'abord, rappeler quelques faits. Le financement est assuré, en partie, grâce au nouveau relèvement - c'est la deuxième fois en deux ans - de la taxe de sûreté. Certes, l'opinion retiendra que le Gouvernement s'attache à améliorer la sécurité et à renforcer la sûreté dans les aéroports, mais la réalité est bien différente : jusqu'à présent, les dépenses de sûreté ne représentent qu'à peine la moitié des recettes correspondantes. Elles diminuent même cette année ! De surcroît, on annonce un retrait des personnels de police chargés de la surveillance.

Ainsi, on arriverait à cette situation paradoxale : une taxe de sûreté qui augmente, des crédits d'équipement qui régressent et des personnels qui se retirent.

Le Sénat a rejeté l'article en cause, et il a eu raison. La taxe de sûreté n'est que l'habillage démagogique d'une recette de poche.

En dehors de la taxe de sûreté, les augmentations de redevances de navigation aérienne sont considérables : le taux de redevance de route serait en hausse de 7,8 p. 100 par rapport à 1991, celui de la redevance d'approche de 14,4 p. 100.

On prévoit également, en 1993, une nouvelle taxe contre le bruit.

Mes chers collègues, il n'y a pas que les compagnies qui sont touchées par ces majorations puisque les constructeurs eux-mêmes vont devoir financer les activités de contrôle technique, jusque-là imposées et assurées par l'Etat.

On peut rappeler, à ce sujet, que les interventions équivalentes des autorités américaines sont totalement gratuites. Je vous demande, monsieur le ministre, de revenir sur votre décision sur ce point, car cela pénalise gravement les constructeurs.

Toutes ces hausses appellent de sérieuses réserves de la part de la commission des finances.

Les compagnies françaises, au premier rang desquelles, notamment, les compagnies du groupe Air France, sont les plus pénalisées par ces relèvements tarifaires.

Les chiffres doivent être rappelés. Les compagnies du groupe Air France versent 55 p. 100 du total de la redevance d'atterrissage et 72 p. 100 du total de la taxe de sûreté. Les hausses les plus importantes portent sur les taxes et redevances qui pèsent le plus sur les compagnies du nouveau groupe.

Ces hausses pénalisent avant tout le transport aérien intérieur, notamment Air Inter.

Le niveau atteint par les différentes taxes est désormais significatif, tant en valeur qu'en proportion. Le prix moyen du billet d'Air Inter est de l'ordre de 550 francs. Le tarif minimal peut descendre jusqu'à 225 francs. Dès lors, la taxe de 10 francs sur le prix du billet n'est pas négligeable et elle est contraire à toute la politique promotionnelle de la compagnie.

En 1992, l'ensemble des taxes affectées à l'Etat représenteront 12,7 p. 100 du chiffre d'affaires hors taxes.

Ces majorations accroissent les handicaps de la compagnie intérieure, tant vis-à-vis des autres compagnies aériennes européennes que vis-à-vis de son principal concurrent national qu'est le fer. En effet, aucune taxe particulière n'affecte ou ne pénalise le transport ferroviaire, en particulier le T.G.V. Les relèvements de charges consécutifs à la création du budget annexe de l'aviation civile constituent un nouveau facteur de déséquilibre dans la concurrence internationale entre le fer et l'air.

Peut-être les pouvoirs publics ont-ils délibérément choisi de privilégier le T.G.V. ! Encore faut-il que cela soit clairement annoncé, ce qui éviterait ces pénalisations successives, par petites touches, agaçantes pour les opérateurs et dérisoires pour les observateurs.

Ces hausses sont également inacceptables sur le plan du principe.

La commission de contrôle créée par le Sénat a établi un diagnostic, sévère mais juste, sur la gestion de l'entreprise Air France. La commission souhaitait que la compagnie s'attache

avant tout à améliorer sa productivité ; elle l'a fait. Le rapporteur spécial que je suis ne peut que saluer les efforts récents de l'entreprise et soutenir la direction générale qu'elle a choisie : la fusion avec U.T.A., l'ouverture aux capitaux extérieurs, la diminution des effectifs de 3 000 personnes au minimum. Ces mesures vont dans le bon sens.

Les passagers ont tous noté l'amélioration de l'accueil et la diffusion à bord des avions du journal télévisé d'Antenne 2. Ce sont des mesures qui sont peu coûteuses et qui améliorent l'image de l'entreprise.

Répétons-le : la compagnie se devait d'améliorer sa compétitivité, elle l'a fait, et, personnellement, j'ai confiance dans la réussite du nouveau groupe.

Mais l'Etat peut-il imposer à la compagnie ce qu'il se refuse à lui-même ? Comment exiger un effort de la compagnie nationale alors que l'Etat profite d'une réforme budgétaire pour accroître sa pression fiscale sur le nouveau groupe ? La seule création du budget annexe de l'aviation civile coûtera au groupe Air France quelque 250 millions de francs. Comment exiger de la compagnie des réformes alors que l'administration s'exonère totalement d'un tel effort ?

Les créations de postes dans le nouveau budget annexe sont, cette année encore, très importantes. Beaucoup sont justifiées, notamment dans le contrôle aérien ; mais l'administration aurait dû mettre à profit cette création pour réfléchir à une meilleure gestion et à un redéploiement des effectifs de préférence à des créations *ex nihilo*. En outre, en 1992, quinze postes seront créés pour mettre en œuvre le budget annexe.

La commission des finances ne peut croire que sur 9 485 personnes gérées par ce nouveau budget annexe qui n'est, rappelons-le, qu'une extension d'un budget annexe déjà « rôdé », on n'ait pas pu trouver les quinze personnes nécessaires à la mise en application de cette réforme, par ailleurs souhaitable.

Nous demandons au nouveau groupe Air France, d'une part, de se préparer à la concurrence, notamment par des compressions d'effectifs, et, d'autre part, de rétribuer des fonctionnaires supplémentaires. Cela n'est pas logique.

C'est pour cette raison, et par cohérence avec la position adoptée par la commission de contrôle « Air France », voilà quelques mois, que la commission des finances a décidé de rejeter le budget annexe de l'aviation civile.

J'en viens à ma deuxième observation relative à l'organisation. Dans son rapport annuel de 1991, la Cour des comptes a examiné la situation de la direction générale de l'aviation civile, notamment celle des services de la navigation aérienne. Malgré toute la sympathie que j'éprouve pour ce milieu, la critique de la Cour des comptes est parfois excessive, mais souvent juste.

**M. Emmanuel Hamel.** Elle n'est jamais excessive !

**M. Marcel Fortier, rapporteur spécial.** D'une part, depuis plusieurs années, nous souhaitons un partage plus clair en matière de formation. Nous maintenons un système mixte dans lequel l'Etat et les compagnies assurent les mêmes formations. Il existe un risque de confusion et de gaspillage, qui aurait pu être évité par un recentrage des missions de l'Etat.

D'autre part, la Cour des comptes dénonce le fonctionnement du service de contrôle de la navigation aérienne, la rigidité de l'organisation et la complexité du régime indemnitaire.

Les contrôleurs travaillent onze heures sur trois jours. C'est à la fois très long et très court. Le nouveau budget annexe en tire-t-il des leçons ? Nullement.

Le protocole du 10 juillet 1991 crée même une indemnité supplémentaire qui s'ajoute à la batterie d'indemnités spéciales, de technicité, d'ouvrier d'informatique, d'exploitation, de qualification, de surcharge et même « d'activité ».

En revanche, le budget comporte la création d'emplois destinés à la mise en place du budget annexe de l'aviation civile. Etait-ce vraiment nécessaire ?

Si les compagnies étaient toutes d'accord sur le principe d'un budget annexe qui leur permettait de suivre l'affectation de leurs dépenses, elles ne l'étaient pas sur la dérive. La création du budget annexe de l'aviation civile aurait dû s'accompagner d'un effort rigoureux de contrôle de la gestion.

J'en arrive à ma troisième observation relative aux résultats. Je m'inquiète de la faiblesse des résultats des efforts déployés depuis quelques années en matière de contrôle du trafic aérien. Si la sécurité des vols reste, heureusement, très

bien assurée, en revanche, leur régularité connaît une terrible dégradation : 3 000 vols avaient été retardés en 1986, il y en a eu 100 000 en 1990. Apparemment, ni la modernisation du réseau de surveillance radar, dont les conditions de marchés ont été critiquées par la Cour des comptes...

**M. Emmanuel Hamel.** Encore elle !

**M. Marcel Fortier, rapporteur spécial.** ... ni les différents protocoles relatifs aux personnels n'ont entamé cette dégradation.

Le phénomène est, certes, européen et il est grand temps d'agir, à l'échelon le plus adapté. Les querelles sont, à ce sujet, innombrables, car les administrations de transport aérien sont, dans tous les pays du monde, extrêmement puissantes et la compétence de Bruxelles est, sur ce point, controversée. Mais il faut aujourd'hui aller plus vite. Hélas ! nous n'en sommes qu'au stade des bonnes intentions.

Les crédits de la construction aéronautique, improprement appelés « crédits du transport aérien », figurent dans le budget des transports. Ils sont regroupés avec les crédits de l'espace, qui ont été présentés par notre collègue Jacques Valade.

Les seules dépenses aéronautiques s'élèvent à 2,5 milliards de francs. Elles comprennent la subvention au nouveau budget annexe, mais l'essentiel concerne les avances remboursables au programme aéronautique. Le montant des avances suit le rythme de développement des programmes, ce qui explique la légère régression par rapport à 1991.

Je vous renvoie à mon rapport écrit pour les données chiffrées, mais je souhaite formuler quelques observations.

La première concerne le système des avances. Dans la phase de contentieux qui s'est ouverte avec les Etats-Unis au mois de février, il peut être utile de rappeler que les avances remboursables financent également des programmes aéronautiques franco-américains : 620 millions de francs sont prévus cette année.

Par ailleurs, le système est parfaitement transparent et les remboursements sont effectifs : 63 p. 100 des avances de l'A 300 et 51 p. 100 des avances de l'A 310 sont aujourd'hui remboursées. Le montant total des remboursements est supérieur à 1,2 milliard de francs par an.

Ma deuxième observation concerne la situation d'Airbus industrie. Le marché de la construction aéronautique reste considérable en dépit du tassement de cette année après deux années records. Ce tassement ne peut d'ailleurs qu'être accueilli avec satisfaction par les constructeurs dont les délais de livraison devenaient trop importants.

Airbus s'arrose aujourd'hui 31 p. 100 des commandes. La situation est donc bonne pour Airbus, et la sortie du nouveau très long courrier A 340 confirme la stratégie du consortium.

Cet appareil est très important parce qu'il attaque Boeing sur le créneau du 747. La rente de situation dont jouit actuellement Boeing sur ce marché lui permet de baisser les prix sur les autres créneaux exposés à la concurrence d'Airbus. En vendant un 747, Boeing dégage une marge équivalente au prix d'un Airbus A 320. Cette percée n'est pas étrangère au contentieux actuel, et je puis vous dire que l'hostilité des Américains à l'égard d'Airbus n'est pas un leurre.

Lors d'une mission que nous avons effectuée aux Etats-Unis, nous avons entendu parler de cette lutte entre Boeing et Airbus Industrie et nous en étions affligés.

Reste la question de l'avenir. Airbus pourrait se positionner sur deux nouveaux créneaux : le premier concerne l'A 319, qui serait un appareil de cent vingt places, pour combler le bas de la gamme d'Airbus Industrie.

Ce programme pourrait être lancé en 1992 dans les mêmes conditions que l'A 321, c'est-à-dire sans financement public. Mais cet appareil entre en conflit avec un autre projet mené cette fois en dehors du consortium entre les Français, les Allemands et les Italiens. Ces deux appareils sont incompatibles. Un choix stratégique doit être fait.

Le second projet concerne un Airbus très gros porteur de six cents, voire sept cents places à l'horizon de l'an 2000. Un tel avion heurterait Boeing de front.

Peut-on avoir des précisions sur ces projets, monsieur le ministre ?

Je dirai, enfin, un mot sur le nouvel avion supersonique qui fait l'objet d'études préliminaires. Le coût de développement serait au minimum de 120 milliards de francs, mais il pourrait être le premier produit international de l'histoire.

Ma troisième observation sera, hélas, habituelle. En dépit de leurs performances industrielles, économiques et commerciales, la situation financière de nos entreprises reste fragile. La S.N.E.C.M.A. et Aérospatiale sont aujourd'hui très faiblement bénéficiaires.

Enfin, les crédits relatifs à la météorologie sont présentés dans un rapport écrit et n'appellent pas d'observations particulières.

Mes chers collègues, je me suis efforcé de vous expliquer les raisons pour lesquelles la commission des finances vous propose de ne pas adopter le budget annexe de l'aviation civile, mais d'approuver les crédits de la météorologie et du transport aérien. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (Aviation civile).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, notre excellent collègue M. Marcel Fortier vient de nous présenter, au nom de la commission des finances, une analyse détaillée des dotations budgétaires de l'aviation civile, du transport aérien et de l'espace pour 1992.

Je m'appliquerai à éviter toute redite. J'examinerai seulement la politique menée par le Gouvernement à l'égard de ces secteurs d'activité en ce qu'ils jouent un rôle capital dans notre économie.

S'agissant de la politique spatiale française, on ne peut que se féliciter de son dynamisme, puisqu'elle est, depuis son origine, le ferment des ambitions européennes en ce domaine. La prospérité de la société Ariespace et la renommée internationale du Centre national d'études spatiales démontrent la maturité et l'envergure mondiale de cette activité.

La décision, annoncée tout récemment, d'engager les programmes européens concernant l'avion spatial Hermès et la station orbitale Columbus confirme le rôle moteur joué par notre pays et reste un motif de satisfaction, malgré les réserves que ces projets ont suscitées, notamment en raison de leurs coûts élevés.

Un bilan flatteur peut également être dressé pour ce qui concerne la construction aéronautique.

L'avion de transport régional, l'A.T.R., développé conjointement par Aérospatiale et l'avionneur italien Alenia a confirmé, l'an dernier, sa place de numéro un sur le marché des avions de transport à court rayon d'action.

Le groupement européen Airbus Industrie, dont Aérospatiale est un des principaux membres, affiche des résultats tout à fait satisfaisants. Il est devenu, en une vingtaine d'années, le deuxième constructeur mondial d'avions, bien entendu encore loin derrière Boeing, mais à présent devant Mc Donnell Douglas.

Des ombres ternissent pourtant ce panorama, de prime abord globalement satisfaisant.

Malgré le succès commercial persistant du moteur CFM-56, dont je parle dans cette enceinte depuis une quinzaine d'années, et qui, à lui seul, rapporte autant de devises à la France que l'Airbus, la S.N.E.C.M.A. a annoncé, il y a quelques jours, plusieurs centaines de licenciements. Je souhaite vivement, monsieur le ministre, obtenir quelques explications.

Sur le créneau des avions de cent-vingt à cent-trente places, des projets européens concurrents sont envisagés, d'une part, par Airbus Industrie et, d'autre part, par un consortium regroupant Aérospatiale et Deutsche Aerospace, tous deux membres d'Airbus, et Alenia. Qu'en est-il, aujourd'hui, de ces projets ? Les Européens vont-ils se diviser à un moment où, plus que jamais, il apparaît qu'ils doivent serrer les rangs face aux menaces considérables que font peser sur leur industrie aéronautique les plaintes déposées au GATT par les Etats-Unis à l'encontre des modes de financement des programmes Airbus ?

Sur ce dossier essentiel, la commission des affaires économiques estime qu'il est indispensable que l'Europe fasse preuve de la plus inébranlable fermeté et souhaite vivement être informée très précisément de l'évolution des discussions en cours.

Elle déplore, en outre, que, dans de telles circonstances, alors que British Aerospace est membre à 20 p. 100 du groupement Airbus, British Airways, la plus grande compagnie britannique et européenne, continue à préférer Boeing à Airbus, à ignorer totalement Airbus, ce qui est pire.

La commission dénonce avec la plus grande vigueur les maladresses commises par le Gouvernement français dans l'affaire « De Havilland », et la véritable myopie stratégique dont a fait preuve la Commission de Bruxelles en s'opposant à l'achat de cette société par le groupement A.T.R. constitué par Aérospatiale et Alenia.

Cette décision navrante rappelle avec insistance la nécessité absolue de mettre en œuvre une politique industrielle commune et de modifier en ce sens le Traité de Rome dans les meilleurs délais.

Pourriez-vous à ce propos nous confirmer, monsieur le ministre, que cette question sera inscrite à l'ordre du jour du prochain sommet européen de Maastricht ?

Il n'y a d'ailleurs pas que dans le domaine de la construction aéronautique que la politique de la concurrence menée par la Commission des communautés est aujourd'hui critiquable. Des remarques sévères lui ont été adressées par les transporteurs aériens européens.

La commission des affaires économiques souhaite également savoir quel est, actuellement, l'état d'avancement du projet de constitution d'un centre européen de contrôle du trafic aérien, dont vous avez parlé vous-même, monsieur le ministre, et que notre ami M. Fortier vient d'évoquer.

L'encombrement de l'espace aérien est, en effet, un problème persistant, qui pénalise gravement non seulement les compagnies aériennes, mais aussi leur clientèle, et auquel, indépendamment des mesures pouvant être prises au plan national, il convient impérativement d'apporter sans tarder des remèdes européens.

Le nombre des vols retardés de plus de dix minutes au départ des aéroports français a été multiplié par trois entre 1988 et 1990 - cette petite statistique vient compléter, sur un temps moins long, celles que nous a données M. Fortier - et près du tiers de ces retards est dû à des causes d'origine étrangère à la France.

La grève récente des électroniciens de l'aviation civile a considérablement accentué cette tendance. A ce sujet, la commission souhaite vivement que puissent être communiqués au Sénat les résultats de l'enquête que vous avez diligentée, monsieur le ministre, sur les raisons des pannes, étonnamment nombreuses, qui ont affecté les équipements électroniques de navigation aérienne lors du déroulement de ce mouvement social.

La crise qui affecte le secteur du transport aérien est mondiale et est à l'origine à la fois de la disparition de plusieurs compagnies aériennes aux Etats-Unis - vous avez fait allusion à la disparition récente de la Panam - et en Europe, et des plans d'assainissement draconiens qu'ont adoptés les entreprises résistant aux chocs de cette conjoncture dégradée.

Si, par exception, quelques compagnies mondiales, telle British Airways, ont pu conserver des marges bénéficiaires en 1990 et semblent devoir encore en dégager en 1991, ce n'est pas le cas des compagnies françaises.

En 1990, toutes les compagnies - celles du groupe Air France comme les compagnies de troisième niveau et les compagnies charter - ont connu une hausse de leur activité, accompagnée d'une érosion de leurs résultats. Et, en 1991, elles devraient enregistrer une diminution de leur trafic, fret et passager surtout, aggravant considérablement l'ampleur de leurs déficits.

Dans un tel contexte, le plan de redressement et de modernisation annoncé par Air France se comprend aisément. Ses principales orientations confirment d'ailleurs la pertinence des appréciations portées par la commission sénatoriale de contrôle qui, au début de cette année, a examiné la gestion de l'entreprise nationale.

Dans un cadre économique aussi perturbé que celui que connaît actuellement l'aviation commerciale, on pouvait craindre que le premier transporteur aérien français ne finisse par plonger vers l'abîme.

La nouvelle stratégie mise en œuvre, qui rompt avec les errements antérieurs, semble de nature à favoriser un redressement, à condition que l'on sache mobiliser l'ensemble des

personnels dans ce sursaut salutaire. Air France doit en effet tenir le plus grand compte des exigences sociales, qui nécessitent une concertation volontariste à tous les niveaux.

J'ai exposé dans mon rapport écrit plusieurs interrogations qui subsistent et j'apprécierai, monsieur le ministre, que vous puissiez y répondre lors de cette discussion.

La plus grave question que se pose notre commission est de savoir si la compagnie nationale sera ou non laissée libre de mener à bien son redressement.

Les réactions du Gouvernement, tout particulièrement celles du Premier ministre, qui a invité le président de la compagnie, comme d'autres chefs d'entreprises publiques, à diminuer ses propres émoluments avant d'engager des suppressions de postes, laissent planer quelques doutes sur le sujet et semblent traduire une profonde méconnaissance de la réalité salariale de l'entreprise.

Les émoluments du président d'Air France sont, en effet, loin de se situer parmi les premiers de la compagnie nationale. En 1990, ils se classaient exactement à la 273<sup>e</sup> place dans la hiérarchie salariale de l'entreprise, ce qui, de manière plus lapidaire, signifie que 272 commandants de bord étaient mieux payés que lui par la société qu'il dirige.

Le rapport de notre commission de contrôle proposait des moyens d'obtenir des gains de productivité que j'estime autrement sérieux que ceux qu'a suggérés Mme le Premier ministre. Il faut en tenir compte.

A la suite de l'examen du dossier, la commission des affaires économiques et du Plan, parce qu'il y a des éléments favorables, a donné, à une très faible majorité un avis favorable à l'adoption du budget annexe de l'aviation civile ainsi qu'à celle des crédits du transport aérien et de l'espace, à la condition expresse que le Gouvernement s'engage, aujourd'hui par votre voix, monsieur le ministre, à laisser Air France mener à bien son plan de redressement.

A défaut, elle ne pourrait donner qu'un avis défavorable à l'adoption de ces crédits. (*Applaudissements sur certaines travées du R.D.E. et sur les travées de l'union centriste.*)

**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 : 15 minutes ;

Groupe socialiste : 26 minutes ;

Groupe du rassemblement démocratique et européen : 5 minutes ;

Groupe communiste : 5 minutes.

La parole est à M. Vinçon.

**M. Serge Vinçon.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à la fin du mois de mai 1991, la commission de contrôle chargée d'étudier la gestion de l'entreprise Air France, présidée par mon éminent collègue M. Cartigny, rendait son rapport.

Six mois après, à l'occasion de la discussion du budget de l'aviation civile, il est temps de faire un bilan. Ce bilan est contrasté ; comme tout bilan, il a en effet un actif et un passif.

Examinons l'actif, tout d'abord.

Premier motif de satisfaction : Air France a mis en œuvre des mesures de gestion que la commission appelait de ses vœux.

La fusion avec U.T.A., qui s'annonce pour l'année prochaine, était indispensable. Les produits offerts sont voisins, et il n'était pas logique de maintenir la fiction de deux compagnies différentes, sous prétexte qu'elles avaient deux réseaux différents.

Par ailleurs, Air France a annoncé le déménagement de son siège social. Comme le disait le président de la compagnie : « Je suis le seul président d'une compagnie aérienne à avoir vue sur les trains ! »

Il était en effet temps de changer ! Surtout, ce déménagement sera certainement l'occasion de faire un nettoyage des services, de réduire le nombre des niveaux hiérarchiques, de dynamiser les personnels et d'avoir une gestion offensive. Cela peut être l'acte mineur d'une opération majeure.

Air France a également annoncé un plan de suppression de 3 000 emplois. Nous avons appris qu'il ne s'agissait pas de licenciements, subtile précision, mais nous savons que cela n'ira pas sans drame, même si nous savons aussi que cela est indispensable.

D'autres compagnies ont dû passer par là et ne s'en tirent pas si mal. Je pense à la compagnie British Airways, qui est restée bénéficiaire en 1990 et le demeurera en 1991, alors qu'on annonce à Air France 1,1 milliard de francs de pertes au premier semestre de l'année 1991.

Ces suppressions d'emplois sont, hélas ! nécessaires. Son président a pris une initiative courageuse, mais indispensable. Elle répond en tout cas aux orientations que nous avons choisies.

Nous pouvons également citer, comme l'a fait M. Fortier, des petites mesures de gestion au quotidien. Je pense à l'accueil des passagers, à leur information pendant les grèves, et à la diffusion du journal d'Antenne 2 dans les cabines. Tout cela traduit un effort pour être et rester une grande compagnie.

J'en viens au deuxième motif de satisfaction : l'ouverture aux capitaux extérieurs.

Vous le savez, cette ouverture a été souhaitée par la commission. Je rappelle que tout y conduit, qu'il s'agisse des difficultés budgétaires de l'Etat, des contraintes financières de la compagnie et des exemples étrangers. Par ailleurs, tout le permet, puisque cette ouverture du capital est d'ores et déjà imposée par le code de l'aviation civile de 1948. Une tentative avait d'ailleurs été faite en 1987, sous le gouvernement de M. Jacques Chirac. Cette initiative avait été stoppée par la crise boursière.

Quatre années plus tard, Air France va accueillir la B.N.P. dans son capital. Il s'agit d'une mesure bien modeste, puisque l'apport ne sera que de 1 milliard de francs et viendra d'une banque nationale. Mais c'est une mesure positive qui va dans le sens que nous souhaitons.

Il est un troisième motif de satisfaction : Air France est aujourd'hui à la tête d'un grand groupe et possède théoriquement toutes les armes pour survivre dans la concurrence actuelle.

Je traiterai maintenant du dernier motif de satisfaction.

Je crois que l'un des apports de la commission de contrôle est d'avoir assez bien cerné l'importance du phénomène communautaire, qui a été à mon sens encore négligé tant par les pouvoirs publics que par la compagnie.

J'ai parlé voilà quelques instants de l'ouverture du capital à la B.N.P. Mais je crois que, sans cette initiative, Bruxelles n'aurait jamais accepté la dotation en capital de l'Etat, qui s'élève à 2 milliards de francs.

En effet, pour Bruxelles, notamment pour son commissaire à la concurrence, les subventions publiques et les dotations en capital de l'Etat ne sont justifiées que dans la mesure où un investisseur privé fait la même opération.

En d'autres termes, je suis convaincu que Bruxelles n'aurait jamais laissé passer la dotation de l'Etat de 2 milliards de francs, que la compagnie attend d'ailleurs toujours, si l'Etat avait été seul à faire cette opération. C'est certainement l'un des acquis importants de cette commission de contrôle.

Après l'actif, j'en viens au passif.

Il s'agit maintenant pour moi d'évoquer une série d'inquiétudes.

Tout d'abord, la rupture avec l'Etat s'est-elle faite ?

Hélas ! je crains que la réponse ne soit négative.

En effet, l'Etat utilise une entreprise docile pour faire financer son nouveau budget annexe. Ce point a été parfaitement développé par notre rapporteur spécial mais je rappellerai que les hausses les plus importantes portent sur les taxes et redevances qui pèsent le plus sur les compagnies du groupe. M. Fortier évalue l'impact du nouveau budget annexe à 250 millions de francs.

Comme l'indique très justement notre éminent collègue : « Comment exiger de la compagnie un effort, alors que l'Etat procède à des recrutements de fonctionnaires supplémentaires et les fait financer par le nouveau groupe ? »

On cherchera en vain, dans ce budget, les mesures touchant l'administration ! qui donneraient l'exemple aux compagnies !

L'Etat continue d'intervenir directement ou indirectement dans les affaires de l'entreprise. Il est intéressant, à cet égard, d'observer les récentes nominations. A peine le président de l'entreprise annonce-t-il des suppressions d'emplois que plusieurs membres du Gouvernement veulent y mettre un frein, ou lui imposer un autre rythme.

Nous l'avions dit en mai 1991 : « Où vont les préférences de l'Etat ? A la tranquillité sociale ». Ce qui veut dire, en l'espèce, l'attentisme.

Il faut que cela soit clair pour tout le monde : l'entreprise ne pourra se sortir de sa situation que si elle gère en entreprise responsable, non en entreprise publique, guidée par je ne sais quel objectif faussement social. Au contraire, plus l'entreprise attendra, plus la mesure sera difficile.

J'en viens à mon deuxième motif d'inquiétude : l'entreprise est-elle résolue à la concurrence ? Je n'en suis pas totalement convaincu.

La commission de contrôle avait mis en relief un certain comportement de l'entreprise, qui a développé davantage d'énergie à éviter par tous les moyens la concurrence qu'à l'affronter avec courage. Elle fut d'ailleurs aidée en cela par la puissante direction générale de l'aviation civile, qui s'est montrée sur ce point un allié objectif et un tuteur docile.

Il me semble qu'il reste des traces de ce comportement. On le constate dans les attributions de lignes en France. En 1989, Air Liberté voulait arriver à Roissy, on lui donna Orly ! En 1991, T.A.T. a tout son réseau sur Orly, on lui donne de nouvelles lignes sur Roissy ! Mais Air France n'est pas responsable. Voilà pour la concurrence en France !

En Europe, c'est la même chose ! Et ce n'est pas sans appréhension que j'entends dire que l'entreprise fera tout pour éviter la nouvelle étape de la déréglementation aérienne sous prétexte que notre marché intérieur est le plus important d'Europe et que la France a plus à perdre qu'à gagner à la déréglementation.

C'est ce réflexe qu'il faut changer. Que l'entreprise le veuille ou non, la déréglementation se fera. Un jour viendra où des compagnies aériennes européennes pourront faire, en cinquième liberté, des vols intérieurs. Elles le feront, c'est vrai, sur les lignes majeures, Paris-Nice, Paris-Toulouse, Paris-Marseille, non sur les dessertes locales. Il est certain que le groupe pourra en souffrir. Mais pourquoi reculer un terme qui, je le répète, est inévitable ?

Le Gouvernement français ne s'honorerait pas à vouloir défendre ce pré carré : il ne peut prétendre vouloir le grand Marché unique et, dans le même temps, vouloir en freiner les réalisations concrètes.

La compagnie - aujourd'hui, en fait, le groupe - ne doit plus manœuvrer, regarder en arrière, ou regretter ce qui fut un monopole doré : elle doit faire face. C'est la seule condition de son succès.

Troisième motif d'inquiétude : l'entreprise a-t-elle, enfin, un comportement de groupe ? Cet enjeu est fondamental, et, nous le savons pour l'avoir étudié, difficile à remporter.

Les trois compagnies se sont construites par opposition : Air Inter contre Air France, U.T.A. contre Air France, Air France contre toutes les autres. Cela laisse des traces. Cela forge des cultures d'entreprise qui s'accordent mal.

Ecoutons les personnels et nous saurons ce qu'ils pensent vraiment. Que disent-ils encore aujourd'hui, près de deux ans après le regroupement ? « Vous préférez Air France à Air Inter ? », demande une hôtesses d'Air France, apparemment sûre de la réponse. « Air France se sert et c'est nous qui payons », dit un agent d'Air Inter. Le malaise existe toujours, à tous les échelons, il faut le savoir, et y remédier au plus vite.

Tant que, à différents niveaux, on réglera ses comptes, rien ne se fera.

C'est peut-être là la conséquence du choix initial, qui était de préserver les trois compagnies. Après deux ans, nous voyons les effets pervers d'un tel choix : chacun parle d'une logique de groupe mais continue de réagir en entreprise.

La compagnie mère a-t-elle à souffrir de telle décision ? Qu'importe, si le groupe est vainqueur ! Je pense, en particulier, au développement du réseau européen d'Air Inter. Quand interviendra enfin la modification des statuts de l'entreprise qui lui permettrait d'effectuer directement ces dessertes ? Je suis persuadé qu'en Europe Air France devra céder certaines lignes à Air Inter.

Les expériences qui ont été menées ont été vite, trop vite arrêtées, sous prétexte que la clientèle actuelle fuyait Air Inter et allait vers la concurrence. Mais Air Inter ne pourrait-elle attirer une clientèle nouvelle, qui, jusqu'à présent, ne prenait pas l'avion ? Une expérience qui dure trois mois ne permet pas de conclure. Il en fut de même avec les dessertes internationales au départ des régions : vite ouvertes et fermées aussi vite.

Vouloir faire un groupe en maintenant la fiction d'un *statu quo* n'est pas cohérent. Je ne veux pas dire par là que rien ne se passe, bien au contraire, et j'ai déjà indiqué que des mesures de gestion étaient intervenues dans le bon sens ; mais il faut aller plus loin et s'imprégner « vraiment » de l'idée de groupe.

Mon quatrième motif d'inquiétude porte sur la communication. La compagnie a-t-elle, dans ce domaine, réellement assimilé les leçons de l'expérience ? L'expérience dont je parle est celle des fermetures de lignes au départ des régions. Cette question fut étudiée avec attention par la commission. Vous vous souvenez peut-être, monsieur le ministre, que les régions avaient été atteintes, meurtries même, par ces fermetures, décidées sans préparation, ni avertissement.

La situation est voisine aujourd'hui. Seul l'interlocuteur ou, en l'espèce, le « non-interlocuteur » change. Il s'agit non plus d'Air France et des régions, mais d'Air France et de ses filiales ou de ses sous-traitants. Vous le savez, leurs personnels sont inquiets et, dans cette situation de crise, il n'y a rien de pire que les rumeurs et les incertitudes.

Je pense, en particulier, aux personnels d'U.T.A. et de ses filiales. U.T.A. disparaissant, que vont devenir ses personnels ? Est-ce au seul personnel d'U.T.A. de faire les frais de la fusion ?

Comme l'analyse très pertinemment notre collègue M. Bernard Legrand, l'incertitude pèse également sur le sort réservé aux équipages techniques navigants. Les règles de séniorité vont-elles jouer intégralement, sans que soit rétrogradé, par exemple, un ancien pilote d'U.T.A. en devenant un copilote d'Air France ?

Par ailleurs, le statut même d'U.T.A. entraîne un problème juridique particulier : comment les personnels salariés seront-ils indemnisés ?

Je rappelle qu'U.T.A. est une société dotée du statut de coopérative ouvrière de main-d'œuvre, dans laquelle plus de 10 p. 100 des droits de vote au sein de l'assemblée générale de l'entreprise sont détenus par les salariés et où ceux-ci sont intéressés aux résultats de la compagnie.

Les intérêts du personnel seront-ils suffisamment pris en compte par le contrat de location-gérance, où Air France est à la fois loueur et propriétaire de la structure louée ?

J'espère que la direction a réfléchi à toutes ces questions. Mais alors, qu'elle le dise ! L'interrogation fait naître la rumeur et la rumeur fait naître l'inquiétude. Ne laissons pas se développer l'une et l'autre.

J'illustrerai mon propos d'un autre exemple, celui de l'entreprise E.A.S. - Electronique aérospatiale.

Cette entreprise se trouve dans la situation de tous les sous-traitants d'Air France. Le nouveau groupe est dans une situation financière telle qu'elle doit procéder à des choix de gestion.

La commission de contrôle souhaitait un comportement d'entreprise ; par conséquent, je reste cohérent : je ne critique pas, au fond, les choix de l'entreprise.

En revanche, il me semble que les personnels, qu'ils appartiennent à la maison mère, aux filiales ou à des sous-traitants, ont une dignité, ont besoin de considération. Pensons aux drames humains du chômage et, une fois encore, ne laissons pas se développer un non-dit, lourd d'inquiétudes.

Le même phénomène s'est produit à Air Inter et, si j'en crois la presse, le président du groupe aurait retenu la démission du président d'Air Inter, mis devant le fait accompli.

Un effort très important doit encore être mené en ce qui concerne la gestion des personnels et la communication de l'entreprise.

Cela dit, je ne peux accuser l'entreprise de tous les maux. Si le transport aérien français est malade, les compagnies ne sont pas seules en cause, M. Fortier l'a rappelé.

Son excellent rapport contient des informations particulièrement intéressantes. Ainsi, nous apprenons que les retards ont été multipliés par dix en quatre ans, que 40 p. 100 des vols à Roissy ont eu des retards supérieurs à dix minutes, que la Cour des comptes a nettement critiqué la gestion des personnels du contrôle aérien et que, semble-t-il, rien n'a vraiment changé : le Gouvernement répond aux crises successives par des primes à répétition, sans grand résultat puisque, quand les contrôleurs aériens cessent une grève, ce sont les électroniciens qui en font une autre et vice versa.

N'est-il pas temps que le contrôle aérien s'effectue au niveau européen ? Je parle là de toute l'Europe et non de la seule Communauté européenne.

Les usagers otages ne comprennent pas très bien mais, en vérité, cela embarrasse peu, car, si l'usager otage ne comprend pas, l'usager contribuable, lui, paye de toute façon.

Le groupe du R.P.R. ne votera pas, monsieur le ministre, le projet de budget annexe de l'aviation civile (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et sur certaines travées du R.D.E.*)

**M. le président.** La parole est à M. Leyzour.

**M. Félix Leyzour.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, traiter de manière exhaustive du projet de budget des transports aériens, de l'aviation civile et de la météorologie en quelques minutes est totalement impossible. Je me vois donc dans l'obligation de limiter mon propos aux sujets qui sont actuellement les plus sensibles dans ces domaines.

J'aborderai tout d'abord les problèmes - ô combien préoccupants ! - auxquels l'aviation civile est aujourd'hui confrontée.

Les compagnies aériennes, aussi bien françaises qu'étrangères, rencontrent actuellement de graves difficultés du fait de la baisse importante du trafic à laquelle nous assistons depuis maintenant près de deux ans.

Les causes de cette situation sont multiples. Bien que la guerre du Golfe ait eu des conséquences très préjudiciables sur l'évolution du trafic en provoquant un effet dissuasif auprès du public utilisateur des transports aériens, la conjoncture économique et la vague déferlante de déréglementation qui a atteint la navigation aérienne ces dernières années, ainsi que les restructurations en tout genre qui s'en sont suivies, sont à n'en pas douter à l'origine même du marasme actuel.

La vent du libéralisme qui, depuis les Etats-Unis, souffle sur la navigation aérienne internationale se traduit, de manière générale, tout à la fois par une concentration dans le secteur des compagnies aériennes et par la réduction du nombre et de la fréquence des dessertes aériennes, donc, en définitive, par une régression des services proposés et de la qualité des prestations offertes.

L'argument de la rentabilisation des vols ne semble ici qu'un prétexte. Ce qui est visé, c'est bien la limitation de la concurrence et le renforcement des profits des compagnies qui résisteront à cette réorganisation.

Avant la dérégulation aérienne, il y existait onze compagnies de navigation aux Etats-Unis ; aujourd'hui, il n'en reste plus que trois ou quatre. Nous avons tous appris la toute récente mise en faillite de la Pan Am.

Même si M. Attali, président d'Air France, nous affirmait récemment que, après la déréglementation en Europe, la compagnie nationale ferait partie des trois ou quatre survivantes sur notre continent, permettez-moi, monsieur le ministre, mes chers collègues, de douter et de craindre que cela ne se traduise pas par une amélioration des dessertes, de leur fréquence et des services rendus au public.

Nous aurions grand tort de prendre à la légère les menaces que l'ouverture du marché aérien français fait peser sur l'avenir des compagnies françaises, ouverture qui, soit dit en passant, va bien au-delà de ce que l'on peut constater chez nos voisins immédiats.

La concurrence sauvage que commencent à se livrer les grandes compagnies européennes avec les compagnies américaines, bien plus puissantes, risque d'être beaucoup plus redoutable qu'on ne l'envisage aujourd'hui. En effet, on prévoit que le trafic assuré par les compagnies d'outre-Atlantique en France, qui a plus que doublé entre 1985 et 1990, augmentera encore de 20 à 25 p. 100 d'ici à la fin de

l'année 1992, alors que leur propre marché intérieur est protégé et, par conséquent, inaccessible aux compagnies européennes.

Il devient donc urgent de prendre des mesures pour favoriser la coopération entre les compagnies aériennes françaises, à quelque niveau qu'elles évoluent, afin d'assurer leur complémentarité et leur cohérence avec l'ensemble des réseaux nationaux de transport, comme il est indispensable d'encourager la coopération avec les autres compagnies européennes, en vue de développer le réseau de communication ainsi que les liaisons entre les villes et les pays européens.

Les bouleversements qui sont intervenus dans l'aviation civile au cours de la dernière période doivent nous interpellier ; la population, les personnels, les élus ont droit à la vérité sur les restructurations entreprises.

Air France a racheté U.T.A. en janvier 1990 et pendant plus d'un an, tant du côté de la direction du groupe que du côté du ministère, il n'a été question que de développement des synergies, de coopération et de respect des entités des deux pavillons.

Depuis avril dernier, il apparaît qu'à travers un nouveau plan stratégique intitulé « Cap 93 » la direction du groupe Air France ne parle plus que de fusions, d'abandons de desserte, de restructurations, de délocalisations, de suppressions d'emplois et de remise en cause des statuts du personnel.

L'intégration des personnels d'U.T.A. à ceux d'Air France, prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier prochain, s'inscrit dans cette logique ; nous ne pouvons que la désapprouver.

Nous vous demandons d'y surseoir, monsieur le ministre, de renoncer à ces orientations et d'envisager avec les syndicats et les représentants du personnel les solutions qui s'imposent pour répondre aux besoins tant du public que de l'économie et qui doivent correspondre aux premiers engagements pris.

La déréglementation, les répercussions de la guerre du Golfe, la hausse du prix des carburants et les restructurations entreprises ne sont bien évidemment pas sans incidences négatives sur la construction et l'industrie aéronautiques.

En France comme à l'étranger, des dizaines de milliers de licenciements sont prévus et sont même déjà intervenus.

Nous pensons qu'ils n'ont rien d'inéluctable pour peu que la France développe une politique qui s'appuie sur la réponse aux besoins du trafic tant intérieur qu'international et qui soutienne aussi bien les compagnies aériennes que les industries aéronautique et spatiale françaises.

Nous connaissons le véritable embargo dont des productions européennes comme Airbus sont injustement frappées aux Etats-Unis, pays qui prône, par ailleurs, le libéralisme économique le plus débridé.

Le Gouvernement se doit, monsieur le ministre, d'exiger des instances internationales comme le GATT et le G 7, des conditions équitables et égales pour tous dans les échanges internationaux.

Je terminerai mon propos en soulignant le manque de programmes nouveaux. Mme le Premier ministre l'a d'ailleurs elle-même reconnu.

Pour toutes ces raisons, qui tiennent tant aux orientations générales du Gouvernement en matière d'aviation civile et de navigation aérienne qu'à son attitude vis-à-vis de notre industrie aéronautique, ainsi qu'à ses orientations budgétaires insuffisantes, le groupe communiste n'aurait pas pu approuver ce budget, monsieur le ministre, s'il avait fait l'objet, tout à l'heure, d'un vote séparé. *(Applaudissements sur les travées communistes.)*

**M. le président.** La parole est à M. Bellanger.

**M. Jacques Bellanger.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'interviendrai en premier lieu sur la nécessaire coordination des investissements en matière d'infrastructures de transport et de pavillon français.

En ce domaine, en effet, les besoins sont considérables, les acteurs sont innombrables et, les modes de transport se révélant concurrentiels, nous risquons de connaître des « doublons » dans les investissements, faute de choix arbitrés.

Ainsi, le transport aérien sera concurrencé sur certaines liaisons par le T.G.V. Est-il raisonnable d'investir à la fois dans le T.G.V. et dans des agrandissements de certains aéroports ?

Cette globalité des transports et des choix qu'elle entraîne parfois n'était, me semble-t-il, pas prise en compte jusqu'à ces dernières années, chacune ne planifiant - et encore - que dans son domaine propre. Vous avez annoncé, le 1<sup>er</sup> octobre dernier, un débat national sur ce sujet, monsieur le ministre, et vous l'avez rappelé dans la discussion précédente ; il était en effet indispensable. Mais, sans vouloir préjuger ses conclusions, je souhaiterais que vous nous précisez les grandes options qu'a retenues votre administration en matière de pavillon français.

Monsieur le rapporteur pour avis, vous avez rappelé les conclusions de la commission de contrôle sur l'ouverture à la concurrence.

Le groupe socialiste avait, à l'époque, souligné qu'Air Inter, et donc maintenant le groupe Air France, finançait les pertes de certaines lignes par les excédents dégagés sur d'autres. En 1989, sur 69 lignes exploitées, 19 seulement étaient bénéficiaires.

Une concurrence par trop sauvage comprimant les bénéfices mènerait à la suppression des lignes déficitaires. Je crains que les collectivités territoriales concernées - et ce ne sont malheureusement pas les plus à l'aise financièrement - ne soient alors appelées à combler les pertes pour maintenir ces liaisons. Encore faudrait-il qu'elles le puissent ! Encore faudrait-il que Bruxelles le permette !

Nous sommes en plein débat d'aménagement du territoire, en plein « faux futur débat » sur les transferts de charges. Je crains que nous ne cédions, sur ce thème, à une certaine facilité, la facilité des idées libérales.

Je vous remercie, monsieur le rapporteur pour avis, d'avoir dit votre crainte des effets pervers de la concurrence, et je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous nous précisez vos intentions en ce domaine.

Nous assistons à de très profondes mutations dans le transport aérien, notamment la concentration progressive au sein de quelques compagnies. Il ne reste plus aujourd'hui que trois ou quatre grandes sociétés américaines, chacune sans commune mesure avec nos compagnies continentales.

Ne nous faisons pas d'illusions, ce phénomène va s'étendre à la Communauté européenne et nous souhaitons tous qu'Air France survive. Cela clos, je crois, les discussions que nous avons pu avoir sur le regroupement Air France-Air Inter-U.T.A.

Le débat d'aujourd'hui porte sur le renforcement du groupe Air France, qui implique l'amélioration des structures du groupe. Les réformes sont en bonne voie et les choix de son président sont judicieux.

Je suis heureux de constater, monsieur le rapporteur spécial, qu'une large majorité semble se dégager sur ce point dans notre assemblée, y compris sur le rachat d'U.T.A., que, pourtant, la commission de contrôle analysait plutôt comme « une nostalgie monopolistique aux motivations incertaines dans une logique laissant craindre de futurs déboires ».

Parfois des problèmes difficiles se posent, par exemple celui de la société anonyme à participation ouvrière, la S.A.P.O., et non pas, monsieur le rapporteur, la coopérative ouvrière de main-d'œuvre, détenant à peu près 11 p. 100 d'U.T.A. Pourriez-vous, monsieur le ministre, nous indiquer les conséquences du choix de la location-gérance sur la structure de la S.A.P.O. ?

Il me faut d'ailleurs constater que ce sont souvent les mêmes qui demandent une accélération de la restructuration du groupe et qui critiquent les mesures qui sont prises en ce sens dès qu'elles sont annoncées.

La seule, l'unique chance de sauver l'emploi réside dans l'équilibre du compte d'exploitation et donc dans les chemins qui y conduisent. Le maintien d'un bon climat social n'est pas le moins important et les restructurations envisagées le prennent en compte sans sacrifier l'essentiel.

L'avenir d'Air France passe aussi par une politique de conquête et d'extension. Vous avez raison, monsieur le ministre, de parler de service public entreprenant, de service public conquérant.

Cette politique conquérante exige une modernisation considérable de la flotte ; elle est prévue au contrat de plan. Il faudra trouver les moyens de cette politique. L'augmentation des fonds propres, l'apport de l'Etat, avec l'accord de

Bruxelles, et l'entrée de la B.N.P. dans le capital vont dans ce sens. Cela suffira-t-il, monsieur le ministre, et quelles sont vos perspectives en ce domaine ?

**M. le président.** La parole est à M. Cartigny.

**M. Ernest Cartigny.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je n'ai rien à ajouter à l'excellent rapport de M. Fortier. Je partage ses analyses et toutes ses conclusions. Je partage également les analyses de M. le rapporteur pour avis.

L'accroissement des charges imposé aux constructeurs, en les contraignant à financer le processus de certification par l'administration des aéronefs et matériels aéronautiques alors qu'ils paient déjà les prestations du bureau Veritas, constitue un handicap supplémentaire pour notre industrie : ses concurrents américains bénéficient, eux, de la gratuité des interventions de leur administration et d'un régime fiscal sans comparaison avec le nôtre.

En outre, la majoration des redevances de navigation, de route, d'approche et de sûreté pénalise nos compagnies, en particulier Air Inter, ainsi que les petites compagnies domestiques.

Autant de raisons suffisantes, à mes yeux, pour rejeter le budget annexe de l'aviation civile. En revanche, comme l'a dit tout à l'heure excellemment M. Fortier, les crédits du transport aérien et de la météorologie peuvent, eux, être adoptés.

Limitée à quelques minutes, mon intervention se bornera donc à quelques observations concernant l'aviation civile, la grande et la petite, et à quelques questions aussi, monsieur le ministre.

S'agissant du groupe Air France, le rapport présenté par mon excellent collègue Serge Vinçon, au nom de la commission de contrôle créée voilà un an par le Sénat et que j'ai eu l'honneur de présider, puis le projet de schéma directeur pour une nouvelle organisation d'Air France, proposé par Andersen Consulting à la suite d'un audit, et, enfin, le plan pour construire le premier groupe aérien d'Europe, proposé en dernier lieu par la direction du groupe Air France sous le nom de « Cap 93 », ces trois contributions, pour l'essentiel, convergent.

Même si le regroupement, la restructuration, l'assainissement et l'ouverture du capital sont menés moins rapidement, moins franchement que nous ne l'aurions souhaité, « Cap 93 » va dans le bon sens. Il est également judicieux d'avoir confirmé, il y a quelques jours, que la spécificité d'Air Inter serait préservée.

Dans un marché du transport aérien en crise, fondre une technostucture, une « citadelle », telle que la compagnie Air France dans un ensemble hétérogène pour en faire un groupe dynamique et performant face à une concurrence mondiale impitoyable demande beaucoup de courage et d'imagination, un travail soutenu et de longue haleine, et l'adhésion des femmes et des hommes qui constituent le groupe.

Nous nous devons donc, je crois, de laisser travailler, sans les troubler, le groupe Air France et son président. Dans quelques mois, nous pourrions juger au vu des résultats.

Mais laisser travailler le groupe Air France, c'est, en priorité, laisser voler ses avions. A cet égard, la grève soudaine des électroniciens de la navigation aérienne du 8 au 12 novembre dernier est inadmissible, scandaleuse dans le fond et, surtout, dans la forme.

Les compagnies françaises en ont été, bien entendu, les premières victimes, le trafic domestique d'Air Inter en particulier. Ce sont des centaines de millions de francs qui ont été perdus, des milliers de passagers « pris en otage », méprisés et parqués dans les aéroports. En qualité de pilote, je puis vous dire, monsieur le ministre, que le fait qu'une salle de contrôle puisse être envahie ne me plaît pas du tout.

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** A moi non plus !

**M. Ernest Cartigny.** Vous avez indiqué qu'après enquête des procédures disciplinaires étaient engagées. Pouvez-vous nous en donner la nature, le nombre et nous indiquer les mesures qui sont prises pour que des faits d'une telle gravité ne se reproduisent plus ?

On peut s'étonner, d'ailleurs, que jusqu'à ce jour ni les compagnies ni les passagers, vu l'énormité du préjudice et de la gêne subis, ne se soient pas tournés vers la justice. Les Français seraient-ils à ce point désespérés qu'ils se résignent ainsi à subir ?...

J'en viens maintenant à la petite aviation. Je constate qu'après une légère amélioration en 1990 - nous avons obtenu de M. Delebarre une augmentation de 3 millions de francs des crédits destinés à la formation - les années 1991 et 1992 voient de nouveau les aides aux aéro-clubs baisser. En effet, les crédits diminuent, par rapport à 1990, de 5,2 millions de francs sur un budget total de 12 500 millions de francs : nous en arrivons à une politique de l'aumône.

En raison de ces réductions budgétaires successives, le point « zéro » sera bientôt atteint, l'Etat n'ayant plus les moyens de subvenir aux besoins de l'aviation légère !

Ainsi, actuellement, les quelques bourses attribuées aux élèves pilotes de moins de vingt-cinq ans sont de 1 000 francs, soit le prix de deux heures de vol. Nous en sommes maintenant au symbolisme ! Sans doute les aéro-clubs, conscients du désengagement forcé de l'Etat, s'orientent-ils déjà vers d'autres sources de financement, à l'instar de ce qui se fait à l'étranger.

Mais, et ce sera ma dernière question, monsieur le ministre, quelle sera l'évolution du budget de votre ministère au cours des prochaines années ? Il serait souhaitable que vous nous le disiez clairement afin que chacun puisse prendre ses responsabilités, modifier ses structures, changer les mentalités, trouver les ressources ; vous savez que cela demande du temps, et nous sommes à la veille du grand marché européen...

Nous sommes le second pays au monde pour l'aviation générale, nous devons défendre cette position riche des retombées humaines et industrielles considérables qu'elle génère. Cela ne sera pas possible en entretenant l'illusion de l'assistance, illusion qui tue l'esprit d'initiative et la volonté d'entreprendre. (*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. Loridant.

**M. Paul Loridant.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon propos sera court et portera uniquement sur l'activité spatiale de votre ministère.

L'examen des crédits affectés à l'espace nous permet, en tout premier lieu, de rappeler qu'il s'agit d'une action nouvelle au sein du ministère de l'équipement, du logement et des transports, puisque ces crédits étaient précédemment inscrits au budget des postes et des télécommunications.

Un peu plus de 7 milliards de francs en crédits de paiement et 7,8 milliards de francs en autorisations de programme figurent à ce budget pour 1992. Ces crédits devraient être augmentés à la suite de la conférence de Munich des 18 et 19 novembre derniers, notamment en faveur des projets Hermès et Columbus, qui ont été confirmés lors de ce sommet.

En 1992, le budget de l'espace devra permettre la poursuite d'un ambitieux programme national centré sur l'observation de la terre, les programmes scientifiques et la préparation de l'avenir.

Il devra en outre assurer le maintien de la participation française aux grands programmes de l'agence spatiale européenne.

Les autorisations de programme seront notamment consacrées aux différents types d'actions suivants.

Elles seront consacrées d'abord au programme d'observation de la terre - 1,1 milliard de francs - qui concernent, d'une part, la poursuite de la filière nationale S.P.O.T., c'est-à-dire l'achèvement du satellite S.P.O.T. 3, et la construction du satellite S.P.O.T. 4 et, d'autre part, le programme ERS 2 de l'agence spatiale européenne, qui prendra, en 1994, la suite du satellite ERS 1 lancé avec succès en juillet dernier.

Les autorisations de programme seront consacrées également, pour un montant de 1,2 milliard de francs, aux programmes scientifiques et à la préparation de l'avenir, ainsi qu'à la participation aux programmes de l'agence spatiale européenne, aux collaborations avec les Etats-Unis sur le programme Topex-Poséidon et aux collaborations avec l'Union soviétique.

Les moyens de lancement, quant à eux, mobilisent plus de 3 milliards de francs consacrés au développement du lanceur Ariane 5, qui se poursuit de façon remarquable.

Les essais du moteur cryogénique Vulcain ont été tout à fait satisfaisants d'après ce qui nous a été dit et les essais en vraie grandeur des propulseurs à poudre de 230 tonnes auront lieu au printemps prochain - vous nous l'avez annoncé.

Je souhaiterais rappeler à mes collègues que le programme Ariane 5 constitue un saut incontestable en termes qualitatifs et quantitatifs par rapport au programme Ariane 4, puisque ce lanceur sera d'une dimension tout à fait supérieure à celle d'Ariane 4.

Quant à l'infrastructure orbitale - il s'agit essentiellement de la filière Hermès Colombus et plus spécialement de la station Colombus - elle fait l'objet de crédits d'un montant de 1,4 milliard de francs. Ce montant est provisoire et devrait être modifié pour tenir compte des décisions de la conférence de Munich.

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce matin même, je rendais public devant des journalistes et des personnalités scientifiques, les conclusions du rapport sur l'avenir de la politique spatiale française et européenne que j'ai rédigé au nom de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, l'office ayant été lui-même saisi par la commission des finances. J'aurais voulu vous en exposer les grandes lignes. Mais, en raison de l'heure avancée, je m'en dispenserai.

Je me contenterai d'indiquer, monsieur le ministre, que, dans ce rapport, nous demandons que soit organisé, au printemps prochain, un débat parlementaire sur la politique spatiale menée par le Gouvernement et par les pays de l'agence spatiale européenne.

En effet, notre pays s'est engagé sur des choix stratégiques lourds, ambitieux, fondés essentiellement sur une filière : la filière Hermès-Ariane 5, Hermès-Colombus et le satellite ERS, que l'on pourrait qualifier de « filière de vol habitée ».

Ces choix ont pour ambition de porter non pas seulement la France mais également l'Europe - vous le disiez tout à l'heure - au rang de puissance spatiale de plein exercice, pour qu'elle puisse participer à la grande aventure que représente l'expérience spatiale, qui occupera sans doute le XXI<sup>e</sup> siècle, et concernera nos enfants, nos petits-enfants et sans doute nos arrière-arrière-petits enfants.

Toutefois, cette filière de vol habitée inquiète - vous le savez, monsieur le ministre - au moins une partie de la communauté scientifique, qui y voit, peut-être à tort, un danger pour ses crédits en matière de recherche ou d'applications.

Mes chers collègues, l'espace est un domaine d'avenir, potentiellement porteur de retombées technologiques. Mais les vols habités ne sont pas les seules activités de l'espace. On peut citer aussi l'observation de la terre et ses nombreuses applications en matière météorologique, océanographique et cartographique, en matière d'observation de l'occupation des sols et de préservation de l'environnement.

Mentionnons encore toutes les sciences de l'univers, tout ce qui va au-delà de ce que l'on peut entendre et voir aujourd'hui, les conquêtes de Mars, de Vénus, du soleil. Bref, c'est tout un domaine qui s'ouvre aux rêves de l'homme, et qui engendrera peut-être des activités futures.

Il est un domaine, je ne vous le cache pas, qui a suscité de ma part des interrogations sérieuses. Il s'agit de savoir si la France, l'Europe et les acteurs de l'industrie spatiale sont bien aujourd'hui en position de préparer les télécommunications futures. J'éprouve quelques doutes à ce sujet. Vous aurez sans doute l'occasion de nous rassurer à ce propos.

Monsieur le ministre, pour répondre à l'inquiétude de nombreux scientifiques, peut-être serait-il souhaitable à l'avenir de dissocier dans les crédits affectés à la politique spatiale ceux qui reviennent directement à la filière des vols habités et ceux du budget civil de la recherche et du développement. Ce serait une façon de garantir aux uns et aux autres leur développement sans qu'ils sentent la nécessité de contester les choix et les options des autres.

Monsieur le ministre, j'arrête là mon propos. Nous pourrions passer la nuit sur le sujet, vous le savez bien.

Je tiens à dire devant mes collègues combien j'ai été sensible à l'honneur que vous m'avez fait en m'invitant comme observateur parlementaire et rapporteur de l'office parlementaire au sommet de Munich. J'ai pu voir comment, dans un

contexte budgétaire difficile et un contexte politique parfois tendu, se passaient les négociations européennes. Du haut de cette tribune, je vous adresse tous mes remerciements. Si, parfois, dans ce rapport j'ai pris quelques distances avec les options que vous suivez, je crois que nous sommes d'accord sur l'essentiel.

Je souhaite simplement que ces choix lourds qui sont effectués en matière de politique spatiale soient approuvés par tous mes collègues et que vous acceptiez, monsieur le ministre, que se tienne le débat parlementaire que je vous propose, au nom de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques.

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Je demande la parole.

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

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, au fond, si je devais résumer certaines de vos interventions, je dirais que, à la fois, vous adhérez globalement aux adaptations en cours dans le domaine aéronautique, mais que, à nouveau, vous refusez à nous donner les moyens de notre action, en rejetant le projet de budget de l'aviation civile qui vous est soumis. Peut-être pourrai-je vous faire changer d'avis par les réponses que je vais m'efforcer d'apporter aux questions que vous m'avez posées.

Ce paradoxe que je viens d'évoquer est particulièrement vrai pour le budget annexe de l'aviation civile, dont votre commission des finances approuve le principe, mais dont elle critique les conséquences.

Cette réforme répond aux besoins de développement du transport aérien, dont le trafic, qui a déjà progressé de 50 p. 100 en cinq ans, devrait doubler d'ici à quinze ans. Elle permet d'affecter le produit des redevances et des taxes payées par les usagers à la réalisation d'investissements et à l'amélioration du service rendu.

M. le rapporteur spécial a déploré l'augmentation de la taxe de sûreté. Je voudrais préciser tout d'abord que cette majoration s'accompagne d'une profonde modification de la taxe, dont le nom a d'ailleurs été modifié. Elle couvre désormais un champ élargi, qui comprend les actions liées non seulement à la sûreté, mais aussi à tout ce qui concourt au renforcement de la sécurité du transport aérien. La majoration du taux de la taxe, au demeurant très faible puisqu'elle représente 0,7 p. 100 du prix moyen du billet pour un vol intérieur, est à la charge du passager, comme dans d'autres pays. Elle ne pèse donc pas sur les compagnies aériennes, contrairement à ce qu'indiquait tout à l'heure M. Fortier.

Par ailleurs, le régime de recouvrement de cette taxe est profondément modifié ; elle sera désormais perçue directement par le budget annexe, sans transiter par le budget général.

S'agissant des créations d'emplois au profit du budget annexe qui ont été sévèrement critiquées, permettez-moi de dire que ce ne sont pas des créations, puisque les personnels administratifs n'ont bénéficié d'aucune augmentation de leur effectif en 1992. Par conséquent, ces emplois correspondent à des transferts provenant d'autres administrations afin d'assurer notamment les tâches nouvelles de recouvrement de la taxe.

S'agissant des redevances aériennes, leur majoration, de l'ordre de 5 p. 100, est heureusement beaucoup plus modérée que les chiffres cités par le rapporteur spécial de la commission des finances. La revalorisation des redevances est justifiée - les compagnies le savent très bien - par la progression très significative des dépenses affectées à l'amélioration du service rendu.

S'agissant d'Air France, le surcoût lié à l'accroissement de la pression fiscale est non pas de 250 millions de francs, comme l'ont indiqué MM. Fortier et Vinçon, mais d'une cinquantaine de millions de francs hors taxe de sûreté, puisque celle-ci, comme je le dis, est neutre pour les compagnies.

En contrepartie, je rappelle que le programme d'investissements destiné à améliorer la capacité et la fluidité du trafic aérien a plus que doublé depuis 1989. J'ajoute que ces augmentations résultent de l'application d'un mécanisme approuvé par les instances internationales, et qu'elles font l'objet d'une large concertation avec les compagnies.

Bien entendu, ces efforts matériels ne seraient rien si nous ne prenions en compte l'élément humain. J'ai signé le 10 juillet dernier, comme je vous le disais, un nouveau protocole pour une durée de trois ans, qui ouvre des avancées significatives dans le domaine des carrières et des effectifs, et qui ne règle pas seulement, monsieur Cartigny, des problèmes de primes. Ce protocole prévoit de moderniser les méthodes et l'organisation du travail, dans un domaine où les technologies de pointe sont prédominantes. Or ces technologies vont connaître des évolutions fortes, ce qui nécessite un effort important de formation des personnels.

A plusieurs reprises, vous avez attiré mon attention sur le problème persistant de l'encombrement de l'espace aérien, qui pénalise effectivement gravement les compagnies aériennes et les utilisateurs.

Comme vous le savez, j'ai décidé, en juin, une série de mesures qui ont amélioré la situation en réduisant considérablement les retards, contrairement à ce que semblait suggérer tout à l'heure M. Vinçon. Il suffit d'observer l'évolution des statistiques depuis quelques mois pour s'en rendre compte.

Outre ces mesures d'urgence, un certain nombre de dispositions ont déjà été prises par la commission européenne de l'aviation civile. Il s'agit de l'ouverture en 1994 d'un centre unique de régulation du trafic aérien européen et de la mise en œuvre d'une politique ambitieuse d'harmonisation et d'intégration des systèmes nationaux.

Je souhaite, pour ma part, dynamiser cette démarche, qui a été initiée en 1990. C'est pourquoi j'ai confié une mission à un haut fonctionnaire de mon administration, qui devra me transmettre des propositions avant la fin du premier trimestre de 1992.

Certes, comme me l'ont fait remarquer MM. Legrand et Cartigny, la grève récente des électroniciens a provoqué des retards qui ont gêné considérablement les usagers.

Comme vous le savez, j'ai rendu publiques les conclusions de l'enquête que j'avais confiée à l'inspection générale de l'aviation civile sur le nombre de pannes anormalement élevé constaté ce jour-là.

Le rapport - qui est, bien entendu, à votre disposition, monsieur Legrand - a établi que ces pannes ne pouvaient être dues au hasard. Devant la gravité des faits, j'ai demandé au directeur de l'aviation civile de modifier les règlements et d'engager les procédures disciplinaires qu'impliquent les conclusions de l'enquête.

Je ne peux pas vous en donner les résultats aujourd'hui, monsieur Cartigny, pour une raison très simple : les procédures disciplinaires seront menées conformément aux règlements, c'est-à-dire qu'un conseil de discipline sera réuni. Par conséquent, cette affaire suit son cours et vous serez informé en temps utile, c'est-à-dire le plus rapidement possible, car je souhaite que les choses aillent jusqu'à leur terme. En tout cas, le Gouvernement a pris, et continuera de prendre, toutes ses responsabilités.

Comme vous l'avez souligné, un bilan flatteur peut être fait en ce qui concerne la construction aéronautique.

Les succès sont effectivement très nombreux : le programme A.T.R., la famille Airbus, qui s'est élargie récemment aux long-courriers gros porteurs.

Mais cette belle réussite comporte, il est vrai, des zones d'ombre, vous l'avez également rappelé.

En premier lieu, les industries aéronautiques, en particulier la S.N.E.C.M.A., doivent faire face actuellement à une conjoncture difficile. Sur le plan civil, la situation des compagnies aériennes se traduit par un ralentissement du marché des avions neufs et, sur le plan militaire, elle souffre de l'absence de commandes à l'exportation.

Vous avez parlé, monsieur Legrand, de licenciements à la S.N.E.C.M.A. en 1992. Je tiens à vous préciser qu'il s'agit, en réalité, d'une diminution d'effectifs sans licenciements, grâce à des départs volontaires. C'est tout de même différent ! Je tenais à le souligner.

Deuxième difficulté : les menaces que font peser les plaintes déposées au GATT par les Etats-Unis.

J'ai déjà indiqué la fermeté de la position française sur ce dossier, fermeté qui, je l'espère, rassurera M. Leyzour. Mais fermeté ne signifie pas refus de négocier, bien au contraire ! L'Europe a très bien réagi, en proposant notamment un plafonnement des avances remboursables au cours des négocia-

tions bilatérales et, au sein du GATT, le lancement d'une négociation sur les différents systèmes d'aide en vigueur dans le monde, afin de définir des règles communes.

Les Etats-Unis n'ont pas encore répondu à ces propositions, mais nous espérons une réponse positive.

En tout cas, les Européens ont eu l'occasion à plusieurs reprises de réaffirmer leur volonté de maintenir une industrie aéronautique européenne puissante et compétitive. Nous ne manquons pas d'arguments, et une étude récente, réalisée à la demande de la C.E.E., est venue confirmer le niveau très élevé des aides octroyées par le gouvernement américain à ses industriels : il est question d'environ 33 milliards de dollars en quinze ans.

Troisième difficulté : la « myopie stratégique », pour reprendre vos termes, monsieur Legrand, dont a fait preuve la Commission européenne dans l'affaire De Havilland. Le Gouvernement français a, contrairement à ce que vous laissez entendre, très fermement réagi à cette décision. Nous avons même été parfois critiqués pour la fermeté de cette réaction, et j'ai moi-même exprimé publiquement ma désapprobation à Paris et à Bruxelles avec mon collègue italien, puisqu'il était aussi concerné compte tenu de la présence de son pays dans le consortium A.T.R.

Il est clair que cette affaire a souligné une nouvelle fois la nécessité d'introduire un titre industriel dans le nouveau traité d'union politique. J'en suis un chaud partisan, et c'est un des points essentiels de la position qui sera défendue par la France à Maastricht.

Mises à part ces difficultés, que je m'efforce de lever, pour la réussite de l'Europe aéronautique, nous poursuivons le développement d'une gamme complète d'avions commerciaux européens.

Plusieurs projets sont actuellement à l'étude : l'un concerne un Airbus très gros porteur de 600 à 700 places, qui pourrait voir le jour à la fin de la décennie ; l'autre concerne un appareil de 120 places, pour combler une demande non satisfaite aujourd'hui par l'industrie européenne.

Sur ce dernier projet, comme MM. Fortier et Legrand l'ont souligné, plusieurs dossiers sont à l'étude. Une décision sera prise en début d'année, en fonction du résultat des études techniques, commerciales et financières. Une gamme aussi complète et performante sera susceptible de séduire à l'avenir British Airways, comme plus de cent autres compagnies actuellement dans le monde.

Monsieur Cartigny, vous vous êtes inquiété de l'évolution des crédits destinés à l'aviation légère. Je précise simplement que les 7,4 millions de francs que vous avez cités ne représentent que les aides directes apportées aux fédérations, notamment sous forme de bourses attribuées aux jeunes âgés de moins de vingt-cinq ans. Ce montant ne reflète pas, bien entendu, les aides indirectes apportées par les services de l'aviation civile dans le domaine de la formation des instructeurs ou dans le développement de matériels plus fiables. Vous en conviendrez, ces aides, certes peu visibles, sont néanmoins efficaces, et il faut en tenir compte.

Je dirai un mot, pour conclure, des compagnies aériennes qui traversent l'une des plus graves crises de leur histoire.

Les conséquences de la guerre du Golfe et la situation économique morose affectent lourdement leurs résultats : l'IATA estime à 3,7 milliards de dollars leurs pertes cumulées en 1991.

Depuis la fin de la guerre, la reprise du trafic ne s'est manifestée ni sur le plan international, ni sur le plan domestique.

Les compagnies charter ont été encore plus touchées par la chute du trafic touristique. Plusieurs sociétés ont dû déposer leur bilan, comme la compagnie Europe Aero Service, citée par M. Vinçon, qui est en procédure de redressement judiciaire depuis le 17 mai dernier. Un premier plan de reprise n'a pu aboutir, mais deux nouveaux repreneurs viennent de faire connaître leur candidature, qui sera examinée lors de la prochaine réunion du conseil supérieur de l'aviation marchande du 20 décembre prochain.

Ces difficultés conjoncturelles s'inscrivent dans un contexte de concurrence accrue, tant à l'échelon mondial que communautaire.

La Commission européenne a récemment fait connaître ses propositions concernant l'achèvement du processus de libéralisation engagé depuis 1987. Dans ce domaine, notre position est claire : la France s'oppose à toute solution qui aurait

pour effet d'organiser brutalement les faillites et une déréglementation sauvage à l'américaine. Je rejoins l'observation de M. Leyzour sur ce point.

L'Europe doit savoir concilier ouverture à la concurrence et souci d'efficacité économique. C'est pourquoi la France plaide pour l'instauration de clauses de sauvegarde, pour une progressivité dans l'ouverture du marché et pour la poursuite des efforts en matière d'harmonisation et de développement des infrastructures.

Cette libéralisation du transport aérien implique un effort de modernisation et d'adaptation sans précédent. La faillite de la compagnie Pan Am est une illustration flagrante du désastre que peuvent subir les plus grandes compagnies en l'absence d'une telle stratégie.

Il faut donc être capable de concilier à la fois l'ouverture à la concurrence et l'efficacité économique. C'est par des processus tels que ceux que nous proposons qu'il sera possible de réussir. J'ai d'ailleurs eu, dans mes précédentes fonctions, à traiter de la même question, dans les mêmes termes, également au niveau européen, mais il s'agissait de télécommunications. Véritablement, si nous visons l'efficacité économique européenne, l'efficacité de nos entreprises, c'est de cette façon-là qu'il faut procéder.

**M. Emmanuel Hamel.** D'accord !

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Si le processus de concentration en cours doit hisser Air France au tout premier rang des grandes compagnies, cette dernière doit, elle aussi, faire face au défi de la concurrence pour assurer sa pérennité et celle du travail de ses salariés.

C'est dans cet environnement particulièrement difficile que s'inscrit le plan « Cap 93 », dont l'objectif est d'engager à tous les niveaux cet indispensable effort de modernisation.

Le plan envisagé - je réponds là à M. Vinçon - prévoit qu'Air France prenne en location-gérance l'activité aérienne d'U.T.A. à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1992. Le personnel sera intégré au sein de la compagnie nationale. Non seulement il conservera l'ancienneté acquise à U.T.A., mais il bénéficiera en outre, comme celui d'Air France, du plan d'épargne d'entreprise et du système d'intéressement.

La location-gérance, monsieur Bellanger, ne remet pas en cause le statut de la société de coopérative de main-d'œuvre tel qu'il existe à U.T.A., pas plus qu'elle ne porte atteinte au nombre des actions, qui restent la propriété collective du personnel d'U.T.A., ni aux droits qui y sont attachés.

Le personnel d'U.T.A. a manifesté son inquiétude à plusieurs reprises au cours des dernières semaines. Ces interrogations sont légitimes, mais je puis vous assurer que l'entreprise associe étroitement les instances représentatives du personnel à la mise en place du projet de réorganisation et que le dialogue social est mené dans l'intérêt de tous.

J'ajoute, pour répondre à une interrogation de MM. Vinçon et Bellanger, qu'Air Inter est autorisée depuis peu à desservir des lignes européennes sous son propre pavillon, grâce à la modification récente de son statut.

Au-delà de la réorganisation interne du groupe Air France, un plan ambitieux d'investissement et de modernisation de la flotte vient d'être engagé. Comme vous le savez, l'Etat accompagne cet effort d'investissement en apportant 2 milliards de francs de dotations en capital en 1991, et je puis vous assurer, monsieur Vinçon, que la souscription sera achevée avant la fin de l'année 1991.

**M. Emmanuel Hamel.** Bonne précision !

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Par ailleurs, sur la durée du contrat de plan, 3 milliards de francs viendront renforcer les quasi-fonds propres de l'entreprise.

Pour répondre à une question de MM. Legrand et Vinçon sur l'émission de titres, je vous indique que la B.N.P. contribue pour 1,25 milliard de francs sous forme d'obligations remboursables en actions, ce qui lui permettra de disposer, à terme, d'une participation de 8,8 p. 100 dans le capital d'Air France. Pour le complément, aucune opération financière précise n'a été arrêtée à ce stade. C'est en fonction des opportunités du marché financier que les décisions seront prises.

Le plan de redressement élaboré par la direction du groupe Air France, plan dont il a beaucoup été question à cette tribune, repose sur deux objectifs : la restauration des équilibres économiques fondamentaux et la reprise du développement de l'activité.

Ces orientations s'inscrivent pleinement dans la politique du Gouvernement, qui vise à dynamiser l'activité du transport aérien et à doter notre pays d'un des plus grands groupes mondiaux.

Pour que les choses soient bien claires, car j'ai entendu certaines interrogations qui m'ont quelque peu surpris, « Cap 93 », c'est-à-dire le projet du groupe Air France, est pleinement voulu et soutenu par le Gouvernement, notamment par le ministre de tutelle que je suis.

Je me félicite que le Sénat apporte un soutien aussi clair et aussi massif à ce plan qui doit assurer l'avenir du groupe, exception faite de M. Leyzour, dont je m'étonne qu'il ne soutienne pas une action qui, après tout, tend à développer une société nationale française.

**M. Félix Leyzour.** En liquidant le personnel !

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Non, monsieur Leyzour, il n'y a pas de liquidation du personnel, et vous le savez très bien !

Il s'agit de prendre des mesures sérieuses et courageuses pour garantir la pérennité d'un groupe national français et pour assurer sa place dans une concurrence qui, croyez-moi - il suffit de regarder ce qui se passe en Europe et dans le monde ! - est de plus en plus impitoyable.

La mise en œuvre de ce plan relève, sans ambiguïté, de l'autonomie de gestion de l'entreprise.

Dans la situation dramatique du transport aérien international que j'ai décrite, il est nécessaire de savoir resserrer toutes les énergies autour de notre compagnie nationale, et je suis heureux de voir que le Sénat partage mon point de vue.

Pour conclure, je dirai quelques mots sur un sujet qui a été peu évoqué, si ce n'est par M. Loridant ; je veux parler de l'espace.

Ceux qui ont abordé cet important sujet ont reconnu - il est difficile de faire autrement - que l'espace est un grand succès pour notre pays. Tant mieux ! dirai-je.

Je veux profiter de l'occasion qui m'est offerte pour saluer l'intérêt qu'a suscité l'espace auprès de l'office parlementaire des choix technologiques, qui a souhaité qu'un rapport soit établi sur l'avenir de la politique spatiale française et européenne.

M. Loridant, qui était le rapporteur, a présenté ses conclusions ce matin, comme il l'a dit. Je veux rendre hommage à la qualité de son travail. A la tête du groupe de travail qu'il a su constituer, M. Loridant a effectué une synthèse tout à fait remarquable des enjeux qui s'offrent à nous dans ce secteur. J'espère que ce rapport sera largement diffusé et lu.

Je compte bien, pour ma part, mettre en application ses recommandations. Je souhaite, en particulier, comme M. Loridant, que puisse se dérouler un débat parlementaire dont les conclusions contribueront à l'élaboration de la politique du Gouvernement dans un secteur stratégique où les compétences, aujourd'hui unanimement reconnues, de notre pays font qu'au niveau international nous pouvons - passez-moi l'expression - jouer, aujourd'hui, dans la cour des grands.

Cette ambition, c'est aussi celle de l'ensemble de notre politique en matière d'aviation et d'espace. J'espère, malgré l'heure avancée, mesdames, messieurs les sénateurs, vous en avoir convaincus. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis.** M. le ministre a répondu à la question que lui avait posée la commission des affaires économiques en précisant que l'autonomie de gestion d'Air France était garantie. Je lève donc la réserve que la commission avait émise ; elle donne à présent un avis favorable à ce projet de budget.

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Je vous en remercie.

**M. le président.** Nous allons procéder à l'examen et au vote des crédits inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et espace » et figurant aux états B et C.

Je rappelle que le Sénat a examiné, le samedi 23 novembre, les crédits relatifs à la mer ainsi que ceux qui sont affectés à l'urbanisme et au logement et, aujourd'hui même, les crédits relatifs au tourisme et ceux qui sont affectés aux transports terrestres.

#### ÉTAT B

**M. le président.** « Titre III : moins 2 350 203 829 francs. »

**M. Ernest Cartigny, au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Cartigny.

**M. Ernest Cartigny, au nom de la commission des finances.** Pour être intervenu sur le budget de l'urbanisme et du logement, je veux indiquer au Sénat, avec votre permission, monsieur le président, que nous avons affaire à deux séries de votes différents.

En ce qui concerne les votes sur les crédits des titres III, IV et VI, qui ont été déjà amendés par le Sénat, la commission des finances émettra un avis favorable.

En revanche, j'indique d'ores et déjà que, pour ce qui concerne les crédits du B.A.A.C., figurant aux articles 46 et 47, elle émettra un avis défavorable.

**M. Emmanuel Hamel.** C'est clair et net !

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

Je mets aux voix les crédits figurant au titre III, modifiés par les amendements nos II-3, II-9 et II-22 de la commission des finances, précédemment adoptés par le Sénat.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

**M. le président.** « Titre IV : 1 099 650 042 francs. »

Sur les crédits du titre IV, la parole est à Mme Beaudeau.

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, avant d'intervenir, j'ai relu les propositions faites par le Gouvernement dans l'avant-projet de nouveau schéma directeur de l'Île-de-France en matière de desserte aéroportuaire.

Que dit cet avant-projet ? Que les deux aéroports commerciaux sont loin d'être saturés : Orly accueille 22 millions de passagers, mais peut aller jusqu'à 30 millions ; Roissy accueille 25 millions de passagers, mais peut aller jusqu'à 80 millions - *France Aviation* avance même le chiffre de 120 millions de passagers !

Il est dit, par ailleurs, qu'« il existe un réseau d'aérodromes de qualité pour l'aviation d'affaires avec un pôle d'excellence au Bourget qu'il convient de développer. »

Du rapport, monsieur le ministre, il ressort qu'Orly, Roissy et le Bourget doivent accroître leurs capacités, leur développement et le nombre de leurs vols.

Le rapport se fonde sur des arguments que je veux résumer. La saturation d'Orly et de Roissy n'est pas pour demain, d'abord, parce que les T.G.V. vont prendre des clients à l'avion et, ensuite, parce que aussi bien les aéroports de province que ceux des villes nouvelles vont prendre des clients à Orly et à Roissy.

Il en résulte que les dates de saturation d'Orly et de Roissy seront reportées de dix ans à quinze ans. L'avant-projet avance donc l'idée qu'un troisième aéroport n'est pas nécessaire dans l'immédiat.

A mon avis, monsieur le ministre, vous vous trompez. La saturation existe en ce qui concerne les nuisances phoniques et les nuisances routières. La saturation du ciel, à certaines heures, met en cause la sécurité non seulement des aéronefs mais aussi des passagers et des populations.

La réalisation d'un nouvel aéroport doit être envisagée. Or, vous le savez, il faut au moins dix ou quinze ans entre le moment où l'on prend la décision et celui où l'on réalise l'aéroport. Je vous demande donc, monsieur le ministre, de nous dire, ce soir, si vous le pouvez, quand et où la réalisation de cet aéroport supplémentaire peut être envisagée.

Cette question est vitale pour le développement de l'aviation civile dans notre pays, déterminante pour les besoins de circulation, de déplacement de nombreux Français et primordiale pour la qualité de vie des Franciliens.

Monsieur le ministre, je ne crois pas que vous puissiez nier cette réalité : un nouvel aéroport en région parisienne est devenu une nécessité. Pour les raisons que j'ai dites, il faut donc envisager sa réalisation dès maintenant, et notre refus d'approuver votre projet de budget exprime, ce soir, cette exigence.

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Je demande la parole.

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

**M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Madame Beaudeau, la question que vous avez évoquée a été effectivement traitée dans l'avant-projet du schéma directeur de la région d'Île-de-France.

Cet avant-projet, qui vient d'être publié, donnera lieu à débat, notamment avec les différentes collectivités territoriales, après quoi il devrait être rédigé et approuvé d'ici à la fin de l'année prochaine.

La question que vous avez évoquée et qui donne lieu à controverse pourra donc rebondir. Pour ce qui nous concerne, nous considérons que ce troisième aéroport ne sera pas nécessaire avant longtemps.

Cette affirmation n'est pas gratuite. Elle se fonde sur les nombreuses études techniques qui ont été effectuées.

En tout état de cause, si cette plate-forme aéroportuaire s'avérait nécessaire, elle se ferait sur des bases existantes et non pas sur un emplacement nouveau.

Mais, encore une fois, il ne s'agit, pour l'instant, que de l'avant-projet. Il reste encore un an pour débattre, discuter, confronter les différents points de vue.

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

Je mets aux voix les crédits figurant au titre IV, modifiés par les amendements nos II-6 et II-23 de la commission des finances, précédemment adoptés par le Sénat.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

#### ÉTAT C

**M. le président.** « Titre V : Autorisations de programme : 9 064 554 000 francs.

« Crédits de paiement : 4 112 318 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre V, modifiés par les amendements nos II-4, II-7, II-10, II-11 et II-24 de la commission des finances, précédemment adoptés par le Sénat.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

« Titre VI : Autorisations de programme : 23 328 663 000 francs.

« Crédits de paiement : 12 396 531 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre VI, modifiés par les amendements nos II-5, II-8, II-12 et II-25 de la commission des finances, précédemment adoptés par le Sénat.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

**M. le président.** Nous allons procéder à l'examen et au vote des crédits concernant le budget annexe de l'aviation civile et figurant aux articles 46 et 47.

#### Services votés

**M. le président.** « Crédits : 3 804 676 167 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 46, au titre des services votés.

*(Ces crédits ne sont pas adoptés.)*

#### Mesures nouvelles

**M. le président.** « I. - Autorisations de programme : 1 449 730 000 francs.

« II. - Crédits : 1 862 627 840 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix, au titre des mesures nouvelles, les autorisations de programme inscrites au paragraphe I de l'article 47 et les crédits inscrits au paragraphe II de l'article 47. *(Ces crédits ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi de finances pour 1992 concernant le ministère de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.

7

### TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par Mme le Premier ministre, un projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, modifiant le code du service national.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 153, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. *(Assentiment.)*

J'ai reçu, transmis par Mme le Premier ministre, le projet de loi de finances rectificative pour 1991, considéré comme adopté, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, par l'Assemblée nationale.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 154, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. *(Assentiment.)*

8

### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, samedi 7 décembre 1991, à quinze heures :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1992, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution (nos 91 rectifié et 92, 1991-1992).

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 :

**Economie, finances et budget :**

**IV. - Artisanat et commerce et article 85 :**

M. René Ballayer, rapporteur spécial (rapport n° 92, annexe n° 16) ;

M. Jean-Jacques Robert, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 94, tome VII).

### Scrutin public à la tribune

En application de l'article 60 bis, troisième alinéa, du règlement, le vote sur l'ensemble du projet de loi de finances pour 1992 aura lieu, de droit, par scrutin public à la tribune, à la fin de la séance du dimanche 8 décembre 1991.

### Délai limite général pour le dépôt des amendements

Conformément à la décision prise le jeudi 5 décembre 1991 par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements à tous les projets de loi et propositions de loi ou de résolution prévus jusqu'à la fin de la session ordinaire, à l'exception des textes de commissions mixtes paritaires et de ceux pour lesquels est déterminé un délai limite spécifique, est fixé, dans chaque cas, à dix-sept heures, la veille du jour où commence la discussion.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

*(La séance est levée le samedi 7 décembre 1991, à deux heures quarante-cinq.)*

*Le Directeur*  
*du service du compte rendu sténographique,*  
MICHEL LAISSY