

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

TROISIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1992-1993

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} SÉANCE

Séance du mercredi 29 septembre 1993

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. RENÉ MONORY

1. **Ouverture de la troisième session extraordinaire de 1992-1993** (p. 2639).
2. **Procès-verbal** (p. 2639).
3. **Décès d'un sénateur** (p. 2639).
4. **Décès d'anciens sénateurs** (p. 2639).
5. **Remplacement d'un sénateur décédé** (p. 2639).
6. **Démission d'un secrétaire du Sénat** (p. 2639).
7. **Désignation d'un sénateur en mission** (p. 2640).
8. **Décisions du Conseil constitutionnel** (p. 2640).
9. **Dépôt de rapports du Gouvernement** (p. 2640).
10. **Représentation du Sénat au sein d'organismes extra-parlementaires** (p. 2640).
11. **Communications du Gouvernement** (p. 2641).
12. **Conférence des présidents** (p. 2641).
13. **Rappel au règlement** (p. 2642).
MM. Robert Vizet, le président.
14. **Transports intérieurs.** – Débat sur une déclaration du Gouvernement (p. 2643).
M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

PRÉSIDENTE DE M. YVES GUÉNA

MM. Jean François-Poncet, président de la commission des affaires économiques ; Claude Belot, Franck Sérusclat, Félix Leyzour, Jean-Pierre Fourcade, Georges Berchet, Hubert Haenel, Christian Poncelet, Jacques Genton, Gérard Gaud, Jean Garcia, Paul Girod.

Renvoi de la suite de la discussion.

15. **Dépôt de questions orales avec débat** (p. 2668).
16. **Dépôt d'une question orale avec débat portant sur des sujets européens** (p. 2668).
17. **Retrait d'une question orale avec débat** (p. 2669).
18. **Dépôt de projets de loi** (p. 2669).
19. **Dépôt de rapports** (p. 2669).
20. **Dépôt d'un rapport d'information** (p. 2669).
21. **Dépôts rattachés pour ordre au procès-verbal de la séance du 13 juillet 1993** (p. 2669).
22. **Dépôts de propositions d'actes communautaires rattachés pour ordre au procès-verbal de la séance du 13 juillet 1993** (p. 2673).
23. **Ordre du jour** (p. 2675).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. RENÉ MONORY

La séance est ouverte à seize heures cinq.

M. le président. La séance est ouverte.

1

OUVERTURE DE LA TROISIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1992-1993

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre communication du décret de M. le Président de la République en date du 13 septembre 1993, portant convocation du Parlement en session extraordinaire.

Je donne lecture de ce décret :

« Le Président de la République,

« Sur le rapport du Premier ministre,

« Vu les articles 29 et 30 de la Constitution,

« Décrète :

« Art. 1^{er}. - Le Parlement est convoqué en session extraordinaire à compter du mardi 28 septembre 1993.

« Art. 2. - L'ordre du jour de la session extraordinaire comprendra :

« 1° L'examen des projets de loi suivants :

« - projet de loi quinquennale relatif au travail, à l'emploi et à la formation professionnelle ;

« - projet de loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 relative au statut de la magistrature ;

« - projet de loi organique sur le Conseil supérieur de la magistrature.

« 2° Une déclaration du Gouvernement au Sénat, suivie d'un débat, sur les transports intérieurs.

« Art. 3. - Le Premier ministre est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

« Fait à Paris, le 13 septembre 1993.

« Signé : FRANÇOIS MITTERRAND. »

« Par le Président de la République :

« Signé : ÉDOUARD BALLADUR. »

Acte est donné de cette communication.

En conséquence, en application des articles 29 et 30 de la Constitution, la troisième session extraordinaire de 1992-1993 est ouverte.

2

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du mardi 13 juillet 1993 a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

3

DÉCÈS D'UN SÉNATEUR

M. le président. J'ai le profond regret de vous rappeler le décès de notre collègue Marc Bœuf, sénateur de la Gironde, survenu le 27 août 1993.

4

DÉCÈS D'ANCIENS SÉNATEURS

M. le président. J'ai le regret de vous faire part du décès de nos anciens collègues :

- André Méric, qui fut sénateur de la Haute-Garonne de 1948 à 1988 ;

- Robert Aubé, qui fut sénateur d'Oubangui-Chari de 1948 à 1958.

5

REMPLACEMENT D'UN SÉNATEUR DÉCÉDÉ

M. le président. Conformément aux articles L.O. 325 et L.O. 179 du code électoral, M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire m'a fait connaître qu'en application de l'article L.O. 320 du code électoral Mme Joëlle Dusseau est appelée à remplacer, en qualité de sénateur de la Gironde, M. Marc Bœuf, décédé le 27 août 1993.

6

DÉMISSION D'UN SECRÉTAIRE DU SÉNAT

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. André Vallet m'a fait connaître qu'il se démet de ses fonctions de secrétaire du Sénat.

Acte est donné de cette démission.

7

DÉSIGNATION D'UN SÉNATEUR EN MISSION

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 4 août 1993.

« Monsieur le président,

« J'ai décidé de placer M. François Trucy, sénateur du Var, en mission temporaire auprès du ministre d'Etat, ministre de la défense.

« Je tenais à vous faire part de cette décision, qui est prise dans le cadre des dispositions de l'article L.O. 144 du code électoral et qui fera l'objet d'un décret publié incessamment au *Journal officiel*.

« Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

« Signé : ÉDOUARD BALLADUR. »

Acte est donné de cette communication.

8

DÉCISIONS DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

M. le président. J'ai reçu de M. le président du Conseil constitutionnel :

- par lettre en date du 21 juillet 1993, le texte d'une décision du Conseil constitutionnel relative à la conformité à la Constitution de la loi réformant le droit de la nationalité ;

- par lettre en date du 28 juillet 1993, le texte d'une décision du Conseil constitutionnel relative à la conformité à la Constitution de la loi relative aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel ;

- par lettre en date du 3 août 1993, le texte d'une décision du Conseil constitutionnel relative à la conformité à la Constitution de la loi relative au statut de la Banque de France et à l'activité et au contrôle des établissements de crédit ;

- par lettre en date du 5 août 1993, le texte d'une décision du Conseil constitutionnel relative à la conformité à la Constitution de la loi relative aux contrôles et vérifications d'identité ;

- par lettre en date du 11 août 1993, le texte d'une décision du Conseil constitutionnel relative à la conformité à la Constitution de la loi modifiant la loi n° 93-2 du 4 janvier 1993 portant réforme du code de la procédure pénale ;

- par lettre en date du 14 août 1993, le texte d'une décision du Conseil constitutionnel relative à la conformité à la Constitution de la loi relative à la maîtrise de l'immigration et aux conditions d'entrée, d'accueil et de séjour des étrangers en France.

Acte est donné de ces communications.

9

DÉPÔT DE RAPPORTS DU GOUVERNEMENT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai reçu de M. le Premier ministre :

- le rapport sur la gestion en 1992 des crédits du Fonds national pour le développement du sport, établi en application de l'article 43 de la loi de finances pour 1980 ;

- le rapport d'activité pour 1992 de l'Office national des forêts, établi en application de l'article L. 124-2 du code forestier ;

- le rapport sur l'activité du Centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles pour l'année 1992 ;

- le premier rapport relatif au dispositif d'indemnisation des hémophiles et transfusés contaminés par voie transfusionnelle par le virus du sida, établi en application de l'article 47 de la loi n° 91-1406 du 31 décembre 1991.

Acte est donné du dépôt de ces rapports.

10

REPRÉSENTATION DU SÉNAT AU SEIN D'ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai reçu trois lettres de M. le Premier ministre par lesquelles il demande au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation :

- de quatre membres du Conseil national des transports ;

- de deux membres du Conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine ;

- d'un des membres du Conseil supérieur des prestations sociales agricoles.

En application de l'article 9 du règlement :

J'invite la commission des affaires économiques à présenter :

- quatre candidats pour les postes à pourvoir au Conseil national des transports ;

- et un candidat pour un poste à pourvoir au sein du Conseil supérieur de l'Établissement national des invalides de la marine.

J'invite la commission des affaires sociales à présenter :

- un candidat pour un poste à pourvoir au sein du Conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine ;

- un candidat pour le poste à pourvoir au sein du Conseil supérieur des prestations sociales agricoles.

Les nominations des représentants du Sénat dans ces organismes extraparlamentaires auront lieu ultérieurement.

11

COMMUNICATIONS DU GOUVERNEMENT

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre trois communications, en date du 26 juillet 1993, des 1^{er} et 21 septembre 1993, relatives aux propositions d'actes communautaires qui, depuis leur transmission au Parlement, ont été adoptées définitivement par les instances communautaires ou retirées et dont la liste est la suivante :

- E 005 COM (92) 0226 Taxe sur les émissions de dioxyde de carbone et sur l'énergie.
- E 006 COM (92) 0182 Limitation des émissions de dioxyde de carbone.
- E 013 COM (92) 0204 Lutte contre certaines maladies des poissons.
- E 020 COM (92) 0317 Contrôle à l'exportation de certains biens et technologies à double usage et de certains produits et technologies nucléaires.
- E 031 COM (92) 0247 Application à la téléphonie vocale des principes de la fourniture d'un réseau ouvert (ONP).
- E 041 COM (92) 0416 TVA applicable aux transports de personnes.
- E 042 COM (92) 0426 Détention, circulation et contrôle des produits soumis à accises.
- E 047 COM (92) 0537 Convention relative à l'admission temporaire.
- E 069 COM (93) 0099 Mesures de protection contre l'introduction dans les Etats membres d'organismes nuisibles aux végétaux ou produits végétaux.
- E 075 COM (93) 0149 Niveaux de la redevance à percevoir au titre des inspections et contrôles sanitaires des viandes fraîches.
- E 081 COM (93) 0159 Examen de la situation dans le secteur des services de télécommunications.
- E 083 COM (93) 0199 Ouverture de contingents supplémentaires à l'importation dans la Communauté de certains produits textiles originaires de certains pays tiers participant aux foires commerciales de Berlin de 1993.
- E 028 COM (92) 0352 Développement des répertoires d'entreprises utilisés à des fins statistiques.
- E 030 COM (92) 0291 Totaux admissibles des captures pour certains stocks de poissons pour 1992.

- E 036 COM (92) 0414 Négociations avec les Etats-Unis en ce qui concerne les viandes en provenance de pays tiers.
- E 046 COM (92) 0511 Accords avec la Roumanie.
- E 056 COM (92) 0509 Convention sur la diversité biologique.
- E 071 COM (93) 0067 Missions des fonds à finalité structurelle.
- E 072 COM (93) 0082 Accord de coopération avec la république de l'Inde relatif au partenariat et au développement.
- E 077 COM (93) 0124 Révision de la réglementation relative aux Fonds structurels.
- E 078 COM (93) 0124 Révision de la réglementation relative aux Fonds structurels (addendum).
- E 084 COM (93) 0161 Indemnisation de certains producteurs de lait.
- E 090 COM (93) 0223 Production et commercialisation du houblon.
- E 095 COM (93) 0310 Embargo entre CEE et Haïti.

Acte est donné de ces communications.

12

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

M. le président. La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des prochaines séances du Sénat, sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement.

I. - TROISIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE 1992-1993

A. - **Mercredi 29 septembre 1993**, à seize heures :

- 1^o Ouverture de la session extraordinaire ;
- 2^o Déclaration du Gouvernement, suivie d'un débat, sur les transports intérieurs ;

La conférence des présidents a fixé :

A vingt minutes le temps réservé au président de la commission des affaires économiques ;

A sept heures la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de trente minutes ; les trois heures trente minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle ;

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la dernière session ordinaire et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant douze heures, le mercredi 29 septembre.

B. - **Jeudi 30 septembre 1993**, à quinze heures :

Suite de l'ordre du jour de la veille.

II. – PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE 1993-1994

A. – **Samedi 2 octobre 1993**, à dix heures :

Ouverture de la session ordinaire.

B. – **Mardi 5 octobre 1993**, à seize heures et le soir :*Ordre du jour prioritaire*

1° Projet de loi organique sur le Conseil supérieur de la magistrature (n° 447, 1992-1993) ;

2° Projet de loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 relative au statut de la magistrature (n° 448, 1992-1993) ;

Pour ces deux projets de loi organique, la conférence des présidents :

– a fixé au mardi 5 octobre à onze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements ;

– a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune ;

– a fixé à trois heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale commune, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de dix minutes ; les cent dix minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle ;

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé le 23 septembre et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 4 octobre.

C. – **Mercredi 6 octobre 1993**, à quinze heures et le soir :

1° Nomination des membres de la commission spéciale chargée de vérifier et d'apurer les comptes du Sénat ;

Les candidatures à cette commission devront être déposées par les groupes au secrétariat du service des commissions le mardi 5 octobre, avant dix-sept heures ;

Ordre du jour prioritaire

2° Suite de l'ordre du jour de la veille.

D. – **Jeudi 7 octobre 1993** :

A neuf heures trente :

Ordre du jour prioritaire

1° Eventuellement, suite de l'ordre du jour de la veille ;

A quatorze heures quarante-cinq et, éventuellement, le soir :

2° Questions d'actualité au Gouvernement ;

L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant onze heures ;

Ordre du jour prioritaire

3° Projet de loi modifiant le code des assurances (partie législative), en vue notamment de la transposition des directives n° 92-49 et n° 92-96 des 18 juin et 10 novembre 1992 du Conseil des Communautés européennes (n° 427, 1992-1993) ;

La conférence des présidents a fixé au mercredi 6 octobre, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi ;

4° Proposition de loi de M. Etienne Dailly autorisant le versement de primes de fidélité à certaines actions nominatives des sociétés commerciales (n° 292 rectifié *bis*).

La conférence des présidents a, en outre, confirmé les séances de questions d'actualité au Gouvernement des jeudis 18 novembre et 16 décembre 1993.

Y a-t-il des observations en ce qui concerne les propositions de la conférence des présidents qui ont été faites sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement pour les jours de séance autres que mardi, jeudi et vendredi?...
Ces propositions sont adoptées.

13

RAPPEL AU RÈGLEMENT**M. Robert Vizet.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.**M. le président.** La parole est à M. Vizet.**M. Robert Vizet.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, devant la gravité exceptionnelle de la situation de l'emploi, le groupe communiste et apparenté demande au Gouvernement l'arrêt immédiat de toute procédure de licenciement économique.

Il y a non seulement 3 200 000 chômeurs officiels, mais aussi 8 000 000 de salariés qui se trouvent potentiellement en situation de précarité et qui naviguent entre chômage et petits boulots sous-payés.

L'ensemble des salariés du privé, de l'ouvrier à l'ingénieur, risque de basculer à tout moment dans le chômage et l'inutilité.

Le pouvoir d'achat de tous les Français est comprimé.

Le secteur public se réduit progressivement.

Le Gouvernement a rendu publiques ses intentions de vider nos meilleures entreprises nationalités de dizaines de milliers d'ouvriers, employés, techniciens, cadres.

Ce qui attend le peuple français est inacceptable.

La société que veut mettre en place le Gouvernement pour la France est une société d'asservissement du plus grand nombre aux exigences d'un grand patronat insatiable, une société de sacrifices dans la vie familiale, les loisirs, la culture, la santé pour la grande majorité de notre peuple. (*Murmures d'impatience sur les travées du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

Mais, hier, alors que le débat s'engageait à l'Assemblée nationale, 10 000 salariés protestaient aux portes du Palais-Bourbon, tandis qu'en province les premières actions unitaires se développent.

De plus en plus nombreux sont ceux qui se lèvent pour s'opposer à ce massacre des hommes, des entreprises, à ces gâchis.

Avec notre groupe à l'Assemblée nationale, nous demandons le retrait, sans délai, de ce projet et nous soumettons à la discussion la plus large des propositions concrètes pour endiguer la marée du chômage.

Mais, dès aujourd'hui, il y a urgence et le Gouvernement doit prendre une mesure à effet immédiat pour interdire tout licenciement et faire annuler toutes les procédures dans les entreprises où l'Etat est actionnaire et pour faire appliquer la loi du 27 janvier 1993 et imposer, par son administration, le reclassement préalable de tout salarié concerné par un projet de licenciement dans toutes les entreprises du secteur privé.

M. Jacques-Richard Delong. Quel rapport avec le règlement ?**M. Robert Vizet.** Le Gouvernement a le pouvoir de prendre ces décisions, s'il en a la volonté politique.

Monsieur le président, je vous demande de le saisir pour qu'il agisse en ce sens. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. Votre déclaration est intéressante, monsieur Vizet, mais permettez-moi de vous dire qu'elle n'a que peu de rapport avec le règlement du Sénat! (*Marques d'approbation sur les travées du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

M. Jean Garcia. Mais elle est intéressante!

14

TRANSPORTS INTÉRIEURS

Débat sur une déclaration du Gouvernement.

M. le président. L'ordre du jour appelle une déclaration du Gouvernement, suivie d'un débat, sur les transports intérieurs.

La parole est à M. le ministre.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je suis très heureux de pouvoir débattre aujourd'hui avec vous de la politique des transports : non pas seulement de la situation de tel ou tel secteur, mais de l'ensemble des transports dans notre pays, de leurs forces et de leurs faiblesses, des grandes orientations dans ce domaine, qu'il s'agisse de la réglementation ou du contrôle, de la politique de tarification, de leur nécessaire modernité, de leur compétitivité et, bien évidemment, du choix des investissements, de leur mode de financement, de la réponse plus ou moins adaptée qu'ils offrent aux besoins de l'aménagement du territoire et, surtout, à ceux de nos concitoyens.

Ce débat, je l'avais proposé à M. le Premier ministre dès le mois de mai dernier, et je suis particulièrement satisfait qu'il se déroule aujourd'hui devant vous.

Le Sénat a toujours manifesté une extrême attention aux questions relatives aux transports : ses rapports en la matière sont célèbres. La SNCF, récemment, la situation d'Air France, les transports collectifs, les ports et la navigation maritime ont fait l'objet d'études approfondies et de propositions de votre part.

Les nombreuses questions orales ou écrites que j'ai reçues émanant de la Haute Assemblée ont fini de me convaincre de l'intérêt que vous portez à ce secteur vital pour la vie quotidienne de nos concitoyens et pour l'avenir de notre pays.

Par ailleurs, la Haute Assemblée, en tant que Grand conseil des communes de France, est l'enceinte idéale pour ouvrir un tel débat car, si ces questions concernent directement l'aménagement du territoire, elles relèvent également des préoccupations et des compétences des collectivités locales.

En effet, les communes ou leur émanation, les départements et les régions sont depuis longtemps non plus de simples lieux d'expression des besoins mais des lieux de cogestion ou de gestion des choix des investissements et des financements, et l'une des questions que je souhaite soulever au cours de ce débat est précisément celle de l'évolution de la ligne de partage entre les compétences de l'Etat et les compétences territoriales en la matière.

J'ai tenu à vous faire parvenir un rapport introductif synthétisant nombre de réflexions réalisées par les assemblées parlementaires, le Conseil économique et social, le Commissariat général du Plan, le Conseil national des transports ou des experts extérieurs.

J'ai tenu à y indiquer mes principales orientations sans trop les préciser, de manière à ne pas peser sur le débat. J'ai limité mon propos, en ne traitant pas, en particulier, des questions relevant exclusivement de l'organisation des départements et territoires d'outre-mer. Je suis d'ailleurs tout disposé à participer à un débat spécifique sur ce thème.

Enfin, ce débat paraît venir à point nommé, près de six mois après ma prise de fonction et alors que les difficultés liées à la conjoncture économique ont joué à la fois comme révélateur et comme accélérateur en ce qui concerne les difficultés en matière de transports : il est donc l'heure d'avoir ce débat avec vous.

Avant de vous exposer les contradictions majeures devant lesquelles nous sommes placés et le type d'approche qui nous permettrait de les surmonter, je souhaite, à travers quelques exemples, illustrer devant vous la multiplicité, la complexité et l'imbrication des problèmes de transports de toute nature sur lesquels je suis amené, avec vous, à intervenir.

Le premier exemple qui me vient à l'esprit concerne les perturbations qu'a connues le métro parisien la semaine dernière et qui résultaient d'arrêts de travail de certains personnels.

Demander à des personnes qui font 30 heures 20 minutes de présence par semaine - sans changer ce temps de présence et à seule fin d'une réorganisation nécessaire - 3 minutes de plus de conduite n'apparaît pas tel que l'on puisse imaginer que la réaction - si réaction il doit y avoir, ce que l'on peut comprendre - puisse être une grève lourdement pénalisante. (*Très bien! et applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.*)

La disproportion évidente entre une réorganisation très légère du travail, sans aucune augmentation du temps de présence, et la réaction qu'elle a suscitée souligne que le droit de grève, s'il est en droit sacré, doit être respecté par tous, y compris par ceux qui l'utilisent. (*Très bien! sur les mêmes travées.*)

Au-delà des problèmes sociaux, ces incidents mettent en évidence les migrations quotidiennes, la congestion du trafic, l'entassement sur certaines lignes ou sur certains grands axes routiers et ferroviaires, et ils soulèvent le problème des conditions dans lesquelles nous nous déplaçons.

Je me pose en permanence ces questions : avons-nous prévu les investissements de capacité pour faire face à la demande et, dans l'immédiat, les capacités actuelles sont-elles utilisées au mieux?

J'ai le sentiment que tous mes prédécesseurs ont dû connaître la même situation, qui s'éternise, alors que ce secteur a pourtant fait l'objet d'investissements considérables de la part tant de la collectivité nationale que des collectivités locales.

Le second exemple est dramatique : il s'agit de l'accident causé par un poids lourd, le 28 août dernier, sur l'autoroute du Sud et qui a provoqué la mort de six personnes.

Les risques liés à l'exploitation des chemins de fer et du transport aérien, ceux du transport des matières dangereuses ou, plus généralement, les accidents de la route : plus de vingt-cinq morts par jour sur nos routes, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, quelle hécatombe!

M. Emmanuel Hamel. Il faut promouvoir la voie d'eau. Il y aura moins de morts. (*Sourires.*)

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Il faudrait surtout une prise de conscience nationale du fait que nous sommes le peuple d'Europe qui blesse et qui tue le plus sur la route, d'autant que, depuis trois mois, les chiffres remontent. Les résultats atteints sont des faits uniques en Europe, et ce malgré les efforts récents, qui ont été réels. (*Marques d'approbation sur les travées socialistes.*) Il faut, à l'évidence, dans ce domaine, un sursaut national.

M. Gérard Delfau. Eh oui !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Cela me rappelle quotidiennement la responsabilité première des pouvoirs publics en ce domaine : édicter les règles de sécurité et les faire respecter, surtout lorsque l'on sait que, pour certaines entreprises, le non-respect des lois sociales, des temps de repos et des temps d'arrêt est devenu une véritable technique de gestion.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Tout à fait !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Autre exemple de la complexité des problèmes, que vous avez tous vécu, mesdames messieurs les sénateurs : les déboires du système SOCRATE, devenus célèbres. (*Exclamations sur les travées du RPR et de l'UREI.*)

M. Jean Garcia. Parlons-en !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Les difficultés de ce nouveau système de réservation de la SNCF ont mis en lumière l'extrême sensibilité de l'opinion publique, qui reste très attachée à la facilité d'accès aux transports en commun et à l'égalité de traitement tarifaire.

C'est la raison pour laquelle j'ai très rapidement demandé à la SNCF d'accélérer la simplification de SOCRATE, car elle ne m'avait pas attendu !

J'ai surtout demandé à la SNCF d'humaniser ce système, en prévoyant la présence de personnes, aux environs immédiats des appareils, capables de renseigner et d'aider. Un service public doit avoir une dimension humaine et ne jamais l'oublier. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, des Républicains et Indépendants et du RPR.*)

J'ai demandé à la SNCF d'assurer la transparence absolue des billets puisque, derrière SOCRATE, il y a le contenu - l'appareil n'en peut mais !

Je lui ai également demandé d'étudier l'assouplissement de la réservation obligatoire sur les TGV et de mettre au point un système permettant de modifier facilement une réservation.

J'ai constaté que j'étais en phase avec vous tous, qui avez utilisé le TGV et m'avez écrit, dès avant l'été, ainsi qu'avec nos concitoyens puisque, regardant à la télévision l'inauguration du nouveau TGV Nord, qui met Lille à moins d'une heure de Paris, j'ai noté, au milieu d'un concert de louanges - je tiens à le rappeler - deux réflexions critiques de passagers.

La première réflexion était la suivante : « Ce qu'il y a de bien maintenant à la SNCF, c'est que l'on met plus de temps pour obtenir le billet et faire la réservation que pour faire le voyage. » La seconde, quant à elle, se formulait ainsi : « Pour obtenir le billet et la réservation, il faut avoir fait Polytechnique. »

Ces deux critiques, dites sur un ton sympathique par deux de nos concitoyens au demeurant très heureux d'avoir utilisé un moyen de transport aussi moderne, méritent toute notre attention.

J'ai par ailleurs demandé à la SNCF de réétudier sans démagogie ses tarifs, car, nous le savons tous, il faut que les moyens de transport soient à la fois accessibles au plus grand nombre et d'un coût tel qu'ils ne conduisent pas certaines métropoles, comme Lille, à devenir le lieu de « couchage » d'une région parisienne, cette situation amenant les emplois à repartir de Lille vers Paris et le logement de Paris vers Lille. Nous devons faire très attention au destin européen, régional et national de nos grandes métropoles.

J'ai donc demandé à la SNCF de réétudier ses tarifs et de surseoir à toute évolution tarifaire tant que nous n'aurons pas clairement affiché et fait comprendre les bases de la tarification.

Mais, au-delà de ce constat, le problème de la modulation des tarifs reste posé. Les expériences qui ont été faites cet été de tarifs divers sur nos autoroutes ont démontré qu'il y avait là une formidable voie d'avenir pour une meilleure utilisation du réseau existant. L'adaptation et la modulation de l'ensemble des tarifs sont des éléments évidents de notre débat.

Le quatrième point que j'aborderai est la sensibilité des transports aux contraintes extérieures et à la conjoncture économique.

La SNCF, avec vraisemblablement un déficit de plus de 8 milliards de francs cette année, Air France, avec un déficit de 5 milliards de francs - on me reproche de dire que c'est dramatique, que la vie de la compagnie est en jeu, alors que, je le rappelle, c'est la dernière fois que les règlements communautaires permettront une participation de l'Etat - ...

M. Jacques de Menou. Tant mieux !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. ... le transport maritime - nous espérons pouvoir redresser la Compagnie générale maritime avant la fin de l'année 1994 - le transport routier, tout cela constitue un secteur employant près de 900 000 salariés, représentant 4,6 p. 100 du produit intérieur brut et dont les difficultés résultent d'une situation économique générale mauvaise et d'une concurrence internationale quelquefois sauvage.

La conduite à son terme, avec une farouche volonté, de la réforme courageuse de la manutention portuaire, le plan « marine marchande » en cours et les difficultés d'Air France, dont je n'ai cessé de m'occuper depuis mon entrée en fonctions, nous montrent l'importance vitale qu'il y a à trouver une voie, j'allais dire une voie française, entre le protectionnisme, qui nous conduit au déclin, et l'ultralibéralisme, qui nous conduit à une jungle. Cette voie est celle de la compétition organisée.

Le secteur des transports est un lieu d'application privilégié de cette vision de l'organisation du monde qui doit nous permettre de trouver, entre le protectionnisme et l'ultralibéralisme, l'espace de l'intelligence, de l'humain et de la compétition loyale et saine. (*Bravo ! sur les travées des Républicains et Indépendants.*)

Le cinquième point est le souci de protection de l'environnement, qui réunit, à lui seul, plusieurs des contradictions de ce secteur.

J'ai consacré des jours et des nuits, avec nombre d'entre vous, à faire avancer des dossiers - l'accès du tunnel du Somport, avec ses limites, en respectant la vallée, en intégrant la route, en empêchant qu'elle ne soit un jour une deux fois deux voies ; le TGV Méditerranée ou le TGV Est, qui vont ouvrir la voie des liaisons rapides

vers l'Allemagne et vers l'Espagne ; l'autoroute Nantes-Niort - dans lesquels les problèmes d'environnement avaient été traités de manière maladroite ou insuffisante.

En liaison avec mon collègue M. Michel Barnier, je m'efforce de faire émerger les meilleures solutions possibles, d'expliquer les choix et de dégager les financements nécessaires aux améliorations à apporter.

Mais, mesdames, messieurs les sénateurs, jusqu'où faut-il aller financièrement ? C'est une question importante que je verse au débat.

Le problème de l'atteinte à l'environnement ne se pose pas uniquement en termes d'impact de projets ponctuels, de préservation des ours des Pyrénées, des aigles de Bonelli ou du marais poitevin. Elle entraîne des effets globaux de pollution de l'air, de consommation de matières non renouvelables et soulève le problème de la gestion de la mobilité, sur lequel je reviendrai tout à l'heure, et qu'il nous faudra bien gérer.

Je citerai un dernier exemple concernant les transports et l'urbanisme.

En tant que ministre chargé de l'urbanisme, je suis particulièrement sensible au rôle des transports dans l'environnement urbain et le développement local. D'un côté, on me réclame en permanence des infrastructures supplémentaires et des extensions de réseaux pour désenclaver soit un territoire isolé, soit un projet d'aménagement urbain mal situé ; de l'autre, je constate que l'accroissement des besoins de transport découle pour partie d'une implantation de l'habitat et des activités économiques dont on n'a pas toujours su mesurer les conséquences.

Une partie des difficultés du transport ne résulte-t-elle pas d'une urbanisation peu maîtrisée ? Les investissements en transport doivent-ils être les succédanés d'une insuffisante réflexion d'aménagement ? Voilà encore une question de fond à débattre. (*Très bien ! sur les travées des Républicains et des Indépendants.*)

En vous présentant, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, ces différentes facettes des transports, un peu comme je les vis au quotidien, je n'ai pas voulu brosser un panorama complet, mais j'ai souhaité, par quelques touches limitées, vous esquisser le tableau de la situation des transports et de ses difficultés.

J'en arrive maintenant au point de départ de notre débat : y a-t-il une crise structurelle des transports, comme l'ont affirmé ceux qui font état de la congestion croissante, de l'augmentation des nuisances, de la parcellisation des territoires, de la fragilité financière des entreprises et de l'augmentation des déficits ?

Depuis que j'exerce ces fonctions, chaque fois que j'ouvre un dossier, je découvre un déficit nouveau et, mois après mois, je vois le déficit annoncé croître.

Personnellement, je nuancerai cette formulation. Puisque nous avons tous en tête les très nombreuses critiques dont notre système de transports français fait l'objet, vous me permettrez d'évoquer - une fois n'est pas coutume - les trains qui arrivent à l'heure, et de souligner les atouts des réseaux de transports français, avant d'en examiner les faiblesses. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste.*)

Nos forces sont ferroviaires, aériennes, routières et industrielles.

Le chemin de fer français, avec ses défauts, est certainement le meilleur de ceux qui existent dans les pays développés. Nous l'oublions quelquefois. Il assure une desserte du territoire exceptionnelle, un maillage de tout premier ordre permettant une liaison de toutes les villes d'une cer-

taine importance à l'ensemble du réseau. Si tout est très loin d'être parfait, aucun autre pays ne possède cette qualité et cette densité.

En outre, le réseau français, avec la réalisation d'environ 1 300 kilomètres de lignes nouvelles, a su prendre le virage de la grande vitesse qui sera, dans les années qui viennent, un atout stratégique évident pour le rail face à la route et nous ouvrira sur l'Europe tout entière. Les décisions courageuses prises par le Premier ministre, la semaine dernière, ouvrent très largement ces perspectives.

Notre transport aérien intérieur, même si au sein du groupe Air France, Air Inter a des coûts de fonctionnement très élevés, est sans nul doute l'un de ceux qui prend le plus en compte la préoccupation de l'aménagement du territoire avec une constante amélioration de la qualité du service.

La qualité du réseau routier et autoroutier constitue un atout évident. Ce dernier, grâce au système de péage, de plus en plus accepté par les usagers, permet d'entretenir 7 000 kilomètres d'autoroutes et de lancer chaque année de 200 à 250 kilomètres supplémentaires, même si nous continuons à espérer aller plus vite pour achever le plan du schéma directeur en dix ans. Vous savez qu'à cet effet 14 milliards de francs par an sont nécessaires et que les discussions portent toujours sur des crédits compris entre 8 milliards et 14 milliards de francs.

Les performances de notre industrie aéronautique et ferroviaire, avec la commercialisation des Airbus et les récents succès du TGV, en Espagne et en Corée - mon collègue espagnol, avant-hier soir, à Bruxelles, me rappelait la demande de l'Espagne de se doter de notre matériel TGV le plus vite possible jusqu'à Perthus et Montpellier ; la Corée a également décidé ce choix fondamental même si les discussions ne sont pas achevées - placent la technologie française dans les premiers rangs mondiaux. Par ailleurs, et malgré les difficultés d'une concurrence internationale exacerbée, la construction navale française conserve un rang honorable sur certains segments du marché.

Tous ces atouts placent notre pays en bonne position. Il fallait, me semble-t-il, le rappeler, avant de nous livrer à l'exercice critique.

Il m'apparaît que ces dynamiques de développement risquent de s'essouffler à bref délai si nous n'arrivons pas à surmonter certaines contradictions majeures, que les difficultés actuelles ont fortement soulignées.

Certaines tendances lourdes peuvent, en effet, nous conduire à des impasses, si nous ne changeons pas de cap : elles concernent, notamment, la croissance de la mobilité, l'organisation des déplacements urbains, les déséquilibres du territoire et le financement des investissements.

Les scénarios, au fil de l'eau, montrent une croissance considérable de la mobilité : le Commissariat général du Plan prévoit, pour les vingt ans à venir, un doublement du trafic sur le réseau autoroutier, notamment sur les axes majeurs internationaux tels que Lille - Paris - Lyon - Méditerranée, un accroissement équivalent du TGV et de l'aérien, et une très forte augmentation des déplacements urbains, surtout en périphérie des grandes agglomérations, là où on n'est pas toujours équipé, comme beaucoup d'entre nous le savent.

Ces perspectives de croissance expriment le désir de mobilité de nos concitoyens ; elles résultent aussi, pour les marchandises, de la place qu'occupe désormais le transport dans le processus de production économique.

Sans s'attarder sur ces chiffres prévisionnels qui risquent, comme tant d'autres, d'être en définitive démentis par les faits, une question centrale nous est posée : devons-nous répondre à la croissance prévisible de la mobilité par des infrastructures nouvelles, massives, ou, au contraire, devons-nous tenter d'influer sur cette mobilité en fonction des infrastructures dont nous disposons déjà ? En clair, la réponse par la capacité à un problème de congestion est-elle la bonne réponse ? La gestion de la mobilité est-elle concevable comme on l'a fait, il n'y a pas si longtemps, en matière d'énergie ?

M. Charles Descours. C'est exact !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Pour être plus précis, devons-nous, pour préserver notre environnement et nos finances, adapter nos modes de vie et notre système de production à des transports plus rares et plus coûteux ? Faudra-t-il, par exemple, envisager de limiter le trafic de transit de poids lourds à nos frontières, comme l'ont fait nos voisins suisses et autrichiens ? Ce sont là de vraies questions que nous ne pouvons pas éviter.

Ces éléments de réflexion s'appliquent particulièrement aux déplacements urbains. Il s'agit là d'un domaine où l'Etat et les collectivités territoriales ont massivement investi, depuis une quinzaine d'années, en région Ile-de-France, mais aussi en province, où l'on a développé des voies rapides, des parcs de stationnement, des transports collectifs en site propre.

En contrepartie de cet effort, que peut-on constater aujourd'hui ?

La fréquentation des transports collectifs s'est bien sûr améliorée, mais, malgré les efforts, elle a cessé de progresser depuis un ou deux ans, ce qui est tout à fait étonnant, indépendamment même de la crise.

La congestion automobile a plutôt tendance à s'accroître tant en centre-ville qu'en périphérie. En Ile-de-France, les encombrements ont plus que doublé en cinq ans.

La croissance des déplacements concerne de plus en plus les périphéries des villes, là où, souvent, n'existe pas d'autre choix que la voiture particulière.

La question se pose de savoir si la priorité aux transports collectifs a été une vraie politique ou une politique de façade. Ce n'est pas mon sentiment. Je suis un farouche partisan du développement des transports collectifs, mais il n'est pas possible de répondre à tous ces constats par du « tout collectif » et, à l'intérieur du transport collectif, par du « tout tramway » ou du « tout métro ». Il faut bien établir des schémas multimodaux de transport répondant aux besoins de nos concitoyens.

Dans une toute autre dimension, je suis inquiet de constater que l'écart continue à se creuser entre les régions bien desservies par les réseaux de transport et les autres, situées en dehors des grands courants.

M. François Autain. C'est vrai !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je suis convaincu que le grand débat sur l'aménagement du territoire qui va bientôt s'ouvrir, à la demande du Premier ministre, évoquera largement ce problème important. Même si ma conviction est qu'il faut accroître les moyens financiers consacrés aux infrastructures de transports, il est clair que l'on ne pourra pas tout faire. On ne pourra pas, par exemple, desservir chaque point du territoire par l'autoroute, le TGV et l'avion, qui sont aujourd'hui les standards du transport rapide. Il faut plus que jamais, et en tout cas plus qu'hier, faire des choix.

De plus, vous savez bien qu'une bonne desserte en transport ne suffit pas au développement d'une agglomération ou d'une région ; il peut même y avoir des effets inverses. Je pourrais citer des exemples de gares TGV auxquelles certains sénateurs reprochent d'avoir vidé la ville de sa substance économique en la transformant en dortoirs du puissant pôle économique voisin.

J'insiste encore davantage sur la dernière tendance de fond qui affecte notre système de transport ; elle consiste en une contrainte financière de plus en plus lourde. La nation a consacré plus de 100 milliards de francs par an d'investissements en infrastructures de transport au cours du X^e Plan : 28 milliards de francs pour les routes nationales, y compris le secteur autoroutier ; 20 milliards de francs pour les chemins de fer, dont la moitié pour les lignes nouvelles TGV ; 10 milliards de francs pour les transports urbains, dont les deux tiers en Ile-de-France ; 6 milliards de francs pour les aéroports et la navigation aérienne, les voies navigables et les ports maritimes ; enfin, près de 40 milliards de francs pour la voirie départementale et communale. S'ajoutent à ces dépenses les charges d'entretien et d'exploitation.

Faut-il maintenir, voire augmenter cet effort ? Les récents travaux du Commissariat général du Plan ont montré qu'une augmentation du volume d'investissement de l'ordre de 15 p. 100 au cours du XI^e Plan permettrait de répondre seulement aux priorités les plus évidentes. Mais où trouver l'argent ?

Faut-il que les entreprises de transport, la SNCF ou les sociétés d'autoroutes recourent à l'emprunt ? Elles sont aujourd'hui lourdement endettées. Regardez la SNCF !

Faut-il prévoir des dotations budgétaires de l'Etat ou des collectivités locales ? Elles sont déjà très élevées.

Faut-il augmenter exceptionnellement la taxe intérieure sur les produits pétroliers, comme l'ont proposé certains ? Cela vient d'être réalisé au profit du budget général et il y a évidemment une limite à cette augmentation.

Nous risquons là aussi d'être face à une impasse. De nouvelles formes de financement, originales, doivent être recherchées. Suffiront-elles pour surmonter ces difficultés ? C'est un élément non négligeable de notre débat.

Quels sont en définitive, mesdames, messieurs les sénateurs, les orientations et les choix à faire pour répondre aux contradictions et aux défis auxquels nous sommes confrontés ?

Je n'entends pas aujourd'hui, dans ce discours introductif, vous assener des réponses. J'ai tenu, au contraire, à limiter mon propos de manière à pouvoir, pendant ces deux journées, vous entendre et confronter l'ensemble de vos réflexions et de vos réactions à celles que nous avons menées au sein du ministère, en concertation d'ailleurs avec nombre d'entre vous, avec des élus locaux ou avec des spécialistes, afin de pouvoir, demain soir, éclairé par le débat, vous apporter les réponses les plus nettes et les plus concrètes possibles.

Il y a d'abord des améliorations évidentes touchant à l'organisation du secteur ou à la responsabilisation des opérateurs.

A cet égard, un certain nombre de mesures me semblent devoir être prises.

Il faut améliorer la sécurité dans tous les modes de transport et particulièrement la sécurité routière. Nous devons prendre un nouveau train de mesures courageuses.

M. Paul Lorient. Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Il faut surveiller les conditions de concurrence dans le transport routier de marchandises

pour faire respecter les lois sociales et les temps de repos avec une grande sévérité, car la situation actuelle est intolérable d'un point de vue social et quant aux risques que cela fait courir à tout le monde.

M. Paul Loridant. Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Il faut clarifier les comptes des entreprises du secteur public, et notamment de la SNCF.

Il faut poursuivre la réforme de la manutention portuaire et du plan « marine marchande ». Enfin, le succès que j'espère, si tout le monde s'y met, c'est celui du plan de redressement d'Air France, l'ultime qui nous soit autorisé, comme je l'ai indiqué tout à l'heure.

Au-delà de ces décisions, d'autres orientations posent des problèmes de stratégie et nécessitent à l'évidence un débat.

Lorsqu'il s'agit de mieux exploiter les réseaux, de promouvoir l'intermodalité, de définir l'évolution de la SNCF ou des voies navigables, de réorganiser le système autoroutier concédé, de traiter les problèmes d'environnement et d'aménagement du territoire ou de négocier, à Bruxelles, les règles d'harmonisation européenne et de faire prévaloir notre vision de la concurrence et des rapports mondiaux, dont je parlais tout à l'heure – entre protectionnisme et libéralisme – plusieurs questions préalables se posent.

Qui doit payer les transports entre l'utilisateur et le contribuable ? Suivant quel mode de décision ? Qui en assume la responsabilité ? Sur quelles priorités faut-il faire porter l'effort dans une situation de forte contrainte financière ? Ce sont les différentes questions que je voudrais évoquer avant de conclure ce propos introductif.

Tout d'abord, qui doit payer les transports ?

Je constate que la part du coût du transport imputée à l'utilisateur est extrêmement variable selon les modes de transport et selon les secteurs.

Aujourd'hui, les routes sont, pour une large part, à péage. Mais, pour celles qui ne le sont pas, le coût est intégralement à la charge du contribuable, national ou local.

A l'inverse, le voyageur aérien paye la quasi-totalité des charges d'exploitation et d'investissement, ainsi que certains coûts de limitation des nuisances ou de sûreté.

Entre ces deux extrêmes, les voyageurs SNCF ou l'utilisateur des transports urbains acquittent une part du coût du transport qui peut varier de 35 p. 100 pour les utilisateurs des transports en Ile-de-France 80 p. 100 ou plus sur les lignes TGV les plus rentables.

De plus, sans entrer dans le détail de mécanismes complexes, le prix payé par l'utilisateur est souvent très inférieur à la charge qui pèse sur la collectivité, qu'il s'agisse des dépenses d'investissement et d'exploitation ou des coûts induits par la congestion, l'insécurité, l'atteinte à l'environnement, la consommation de ressources non renouvelables, etc.

Cela appelle une première question de fond dont je vous propose de débattre. Quelle part des charges doit-elle être répercutée sur l'utilisateur ? Les coûts d'usage, d'amortissement des investissements, de congestion ? Cette question n'est pas purement théorique. La réponse doit éclairer des choix très concrets. Ces choix sont la progression des tarifs de la SNCF, des péages autoroutiers ou des transports en Ile-de-France ; la modulation des tarifs selon la charge des réseaux – peut-être en augmentant les péages autoroutiers sur les itinéraires et durant les périodes très chargées – la tarification du stationnement ou, plus généralement, de l'usage des infra-

structures routières en milieu urbain, à l'exemple de la création récente d'ouvrages à péage à Marseille ou à Lyon.

Il faut se demander si une plus grande prise en charge du coût des transports serait de nature à permettre, d'abord, de mieux utiliser les infrastructures existantes, ensuite, d'orienter progressivement la demande vers le mode de transport le moins coûteux et le plus sûr pour un service identique en organisant ainsi une véritable intermodalité, enfin, d'augmenter les possibilités d'investissement du secteur en allégeant les charges pesant sur les finances publiques et en dégageant des capacités d'amortissement dans les entreprises de transport.

Telle est, mesdames, messieurs les sénateurs, la première question clé de notre débat, sans jamais perdre de vue la nécessité de permettre à tous l'accès aux transports.

Deuxième question majeure : quel mode de décision choisir et qui en assumera la responsabilité ?

Sur les grandes décisions, il apparaît plus nécessaire que jamais de consulter très en amont nos concitoyens. Sur le principe même d'une réalisation et bien avant d'en arriver à l'enquête publique sur le tracé ou sur le contenu précis d'un projet, il faut interroger et dialoguer. Nous devons concrètement mettre en œuvre le principe selon lequel, en démocratie, il n'y a pas de décision sans écoute préalable. Mais il n'y a pas non plus d'écoute semipiternelle sans décision !

M. Christian Poncelet. Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Pendant la réalisation de l'infrastructure et tout au long de sa gestion, il nous faut mettre en place des lieux de concertation.

Au printemps, lors du « divorce » entre les Français et la SNCF – ils ont en effet des rapports affectifs avec le rail ! (*Sourires.*) – la mise en place de comités de suivi et l'ouverture d'un dialogue avec les représentants des usagers se sont, une fois de plus, révélées à la fois précieuses et efficaces.

La réalisation du TGV Est ou du TGV Méditerranée est l'occasion d'appliquer très concrètement ces principes en associant les élus et les riverains.

Dans un autre ordre d'idée, la définition du service public doit revenir aux collectivités qui sont le plus à même d'apprécier les besoins de la population.

Nul ne conteste la nécessité d'assurer un service public de transport à toute la population pour remédier notamment aux insuffisances du marché et de l'initiative privée. Personne ne saurait remettre en cause le principe des tarifs sociaux, de la desserte des zones enclavées ou des quartiers défavorisés, principe qui fait partie de l'exercice des libertés individuelles. Mais jusqu'où faut-il aller ?

L'Etat doit-il, au nom de la solidarité nationale, aménager en voies rapides toutes les routes nationales et desservir par TGV toutes les villes ? Chacun sait que c'est impossible. Cela amène à s'interroger sur le service public lui-même. Qui le définit et en assume les conséquences ? Il est nécessaire, dans ce domaine, de préciser les responsabilités et de procéder à des arbitrages, certes difficiles, mais indispensables pour éviter de gaspiller les fonds publics. Il ne faut jamais oublier que nous n'avons pas le droit de laisser se concentrer les transports dans les seules zones les plus rentables. Ce serait contraire à l'aménagement du territoire et au service public.

Je souhaite que la Haute Assemblée se prononce sur cette question que j'illustrerai par quelques implications concrètes.

La responsabilité des transports publics en Ile-de-France doit-elle – comme je le pense – revenir aux collectivités locales ou rester aux mains de l'Etat? Quelle est l'autorité la mieux à même de définir le service ou de fixer les tarifs?

Selon la même logique, la définition des services ferroviaires de voyageurs d'intérêt régional doit-elle revenir aux régions ou rester de la compétence de l'Etat? Les 4 milliards de francs que l'Etat verse chaque année à la SNCF pour soutenir lesdits services ne devraient-ils pas être affectés aux régions, à la condition que cet argent ne puisse servir qu'au rail? Cela ne constituerait-il pas une meilleure utilisation de cet argent pour un meilleur dialogue?

Dans un tout autre domaine, comment organiser une meilleure concertation des autorités publiques dans les zones urbaines et les grandes agglomérations pour maîtriser la croissance des déplacements urbains et la gestion du trafic sur les réseaux routiers?

Dernière question centrale: sur quelles priorités faire porter nos efforts?

Le ministre chargé des transports est tout naturellement assailli – y compris par vous tous – par une multitude de demandes: demandes d'extension, d'amélioration d'un itinéraire routier, d'une desserte ferroviaire, d'un réseau de transport urbain, d'un aménagement de canal ou de travaux dans un port. Comment faire un choix parmi ces demandes, toutes justifiées aux yeux de leurs auteurs, alors que les ressources financières ne permettent d'en satisfaire qu'une partie?

Pour conduire une politique globale des transports qui s'inscrive dans la durée, nous devons faire des choix contraignants sur la base de critères de priorité clairement affichés et admis par tous. La cohérence des choix et la complémentarité entre modes de transport ne sont plus seulement des principes de bonne gestion; ils deviennent, je le crois vraiment, des principes fondamentaux.

De tels critères devraient permettre d'établir plus clairement, mesdames, messieurs les sénateurs, le cadre de la politique choisie. Voici quelques applications concrètes sur lesquelles je souhaiterais recueillir votre avis.

Quelles priorités respectives faut-il accorder aux investissements destinés à décongestionner l'axe nord-sud de Lille à la Méditerranée, à mailler les réseaux européens – le TGV vers Berlin, Francfort, Stuttgart, Turin, Milan, Rome, Barcelone, Madrid – ou à structurer par de grandes transversales l'aménagement du territoire? Comment l'Etat doit-il aider les collectivités territoriales dans le domaine des transports urbains?

Il ne saurait être question, pour l'Etat, d'exercer une tutelle sur les décisions souveraines de ces collectivités en matière de transports collectifs urbains. *A contrario*, ces dernières ne sauraient inscrire automatiquement au budget de l'Etat des dépenses pour des investissements que ce dernier jugerait disproportionnés. Ce point constitue une onzième proposition qui aurait dû figurer dans le document préparatoire, mais qui a disparu dans la dernière mouture, ce dont je vous prie de m'excuser.

Le développement du transport collectif constitue pour le Gouvernement une priorité, comme en témoignent le plan de relance et le projet de budget pour 1994, qui va vous être soumis.

Il faut, en ce domaine, trouver des critères qui soient les plus justes et qui tiennent compte non seulement de la taille de la ville, mais, par un conseil extérieur avisé, de ses spécificités afin de trouver la meilleure réponse à une

situation donnée en matière de transports collectifs et afin de débloquer ensuite des financements d'Etat sur des règles précises et parfaitement impartiales.

Quelle place donner aux modes de transport de marchandises autres que la route? Nous voulons tous développer le transport combiné rail-route et la voie d'eau, dont nous aurons à parler.

M. Emmanuel Hamel. Ne l'oubliez pas!

M. Marc Lauriol. C'est très important!

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Nous en parlerons et je souhaite même que nous allions plus loin.

M. Emmanuel Hamel. Parfait!

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Mais il ne faut pas seulement en parler, comme on le fait depuis quarante ans. Il faut essayer de démontrer, par un exemple concret, que nous avons eu tort de ne rien faire en matière de voies d'eau pendant toutes ces années.

M. Emmanuel Hamel. Très bien!

M. Philippe Marini. Il faut réaliser le projet Seine-Nord!

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Il faut donc aller au-delà du simple discours.

Mon avis personnel est qu'au lieu de parler des canaux, qui font plus souvent sourire dans notre pays et qui n'ont jamais bénéficié d'investissements, mieux vaut s'arc-bouter sur un projet ne dépendant pas des finances officielles ou publiques directes, le moins cher, le plus raisonnable et le plus efficace pour, je le disais à l'instant, démontrer par l'exemple que nous sommes trompés en matière de voies navigables. Cela nous permettrait, comme je le souhaite, d'aller au-delà du discours. (*Très bien! et applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*) Le mieux est quelquefois l'ennemi du bien.

M. Emmanuel Hamel. Mais un seul projet, ce n'est pas le mieux!

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. En matière d'intégration à l'environnement de tel ou tel grand projet d'aménagement – nous souhaitons tous que cette intégration soit maximale – jusqu'où est-il raisonnable d'aller sur le plan financier? Comment choisir entre les différents types de transport pour répondre, de manière la plus proportionnelle, aux besoins, sachant que chaque ville ne pourra pas avoir, comme je l'ai déjà souligné, la route, l'autoroute, l'aéroport, le canal, la ligne de chemin de fer classique et le TGV? La contrainte financière impose ce débat qui est, de toute manière, inéluctable.

Dans le domaine des transports intérieurs comme dans celui des transports extérieurs, comment trouver le nécessaire équilibre – il est même fondamental – entre la protection, qui détourne de la compétitivité – le groupe Air France en est, dans un premier stade, l'illustration – et nuit finalement à la qualité du service, et l'ultra-libéralisme qui, après avoir fait baisser les coûts dans un premier temps, mène ensuite aux concentrations, au monopole, à la remontée des prix et aux dessertes concentrées sur les seules zones les plus rentables, et ne correspond ni à notre but ni à nos valeurs? (*Très bien! et applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

Comment allier en permanence la nécessaire modernité du service public – si nous aimons le service public, nous le voulons en effet moderne et compétitif – avec ce qui apparaît souvent contradictoire, mais qui, à mes yeux, est indispensable, à savoir une toujours plus grande humanisation de ce service ? Le service public doit avoir une dimension de chaleur humaine.

Telles sont les orientations, les choix, les questions que je voulais évoquer par ce propos introductif, mesdames, messieurs les sénateurs. Il me reste maintenant à vous entendre, ce que je ferai, je vous le promets, avec beaucoup de respect et d'attention. Puis, demain, je vous le dois, je vous répondrai, éclairé par le débat, de manière précise et concrète. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants, de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

(M. Yves Guéna remplace M. René Monory au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE M. YVES GUÉNA vice-président

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

M. Jean François-Poncet, président de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le ministre, le Sénat vous remercie doublement. D'abord, il vous sait gré d'avoir organisé ce débat, qui, je le rappelle est le premier depuis l'adoption de la loi d'orientation sur les transports intérieurs au mois de décembre 1982, c'est-à-dire voilà près de onze ans. Depuis lors, aucun grand débat sur les transports, en dehors des discussions habituelles lors de l'examen du projet de budget, n'a eu lieu.

Ensuite, il vous remercie d'avoir communiqué à ses membres, pour préparer ce débat, un document d'orientation clair, intéressant, qui aborde sans détour l'essentiel des problèmes.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, la situation des transports se caractérise, en France, par un paradoxe. Notre pays possède des atouts que beaucoup lui envie, vous les avez d'ailleurs rappelés, monsieur le ministre : une avance technologique évidente avec, par exemple, le TGV, le RER, l'Airbus, un savoir-faire incontesté acquis par les grandes sociétés constructrices d'autoroutes et d'aérodromes et, enfin, ne l'oublions pas, une situation géographique incontournable qui fait du territoire français un point de passage obligé entre l'Europe ibérique et la Grande-Bretagne, d'une part, et l'Europe continentale, d'autre part.

Or, malgré ses atouts, la France est mal placée dans la comparaison européenne. Naturellement, il n'en est pas ainsi partout et, monsieur le ministre, vous avez eu raison de souligner, par exemple, que le réseau ferroviaire français est et a toujours été l'un des meilleurs d'Europe. Mais, dans d'autres domaines, la comparaison est infiniment moins favorable. La France vient au neuvième rang pour la longueur d'autoroutes rapportée à la surface – c'est d'ailleurs votre document qui, très loyalement, l'établit – et au septième rang pour la longueur rapportée à la population. Nous nous situons derrière plus de la moitié de nos partenaires européens.

De plus, la congestion des réseaux, que l'on constate sur l'axe Nord-Sud, dans la région d'Ile-de-France et dans la périphérie des grandes métropoles régionales, est parmi les plus critiques d'Europe.

Nos grands ports n'attirent qu'une fraction du trafic national ; plus de 17 p. 100 du trafic à l'exportation constitue une fuite vers les grands ports du nord de l'Eu-

rope. Nos deux grands opérateurs nationaux, la SNCF et Air France, sont dans des situations difficiles ; celle du second est même franchement préoccupante.

Enfin, peut-être de nombreux sénateurs sont-ils particulièrement sensibles à cette dernière constatation, le contraste entre les zones bien desservies et les zones enclavées est si marqué que l'on peut, sans excès de langage, parler d'une France « duale ».

Face à ce paradoxe, que souhaite le Sénat ?

Le débat qui s'ouvre a justement pour objectif, monsieur le ministre, de vous le dire. Je n'aborderai, dans les vingt minutes qui me sont imparties, que trois thèmes et je répondrai, ce faisant, à certaines seulement de vos questions.

Premier thème : l'effort global consenti par le pays pour son appareil de transport doit être accru, sinon les problèmes posés ne seront pas résolus.

Deuxième thème : la politique des transports doit être rendue plus attentive aux impératifs de l'aménagement du territoire.

Troisième thème : les chances de la France des transports dans la concurrence européenne doivent être rapidement consolidées.

Consacrer aux transports plus de moyens est plus facile à dire qu'à faire, je le sais bien. La conjoncture économique et budgétaire ne s'y prête pas. Vous me permettrez cependant, monsieur le ministre, de faire deux observations.

La première concerne les arbitrages budgétaires. Depuis les années soixante-dix, le pourcentage, par rapport au produit intérieur brut, des investissements consacrés aux transports par l'Etat a sensiblement diminué et, bien qu'il soit remonté depuis 1985, il n'a pas atteint aujourd'hui son niveau record de la période précitée.

A titre d'exemple, les crédits de l'Etat affectés aux autoroutes représentaient, en 1980, 42 p. 100 du financement autoroutier. Aujourd'hui, ils n'atteignent plus que 27 p. 100. Parallèlement, la contribution des collectivités territoriales au financement routier, à l'exclusion des autoroutes, a été multipliée par cinq. On peut arriver facilement à la conclusion, me semble-t-il, que les difficultés que nous rencontrons ne seront surmontées que si d'autres arbitrages budgétaires permettent à l'Etat de retrouver, au cours des années quatre-vingt-dix, en pourcentage, un niveau d'investissement équivalent à celui qu'il atteignait voilà une vingtaine d'années.

La seconde observation que je souhaite formuler concerne le dossier de la tarification qu'il est indispensable, à mes yeux, de rouvrir. Monsieur le ministre, votre question : « qui paie pour le transport en France ? » suscite de ma part une réponse « schématique » : l'usager. Bien sûr, il ressort de vos propos que tel n'est pas tout à fait le cas. Néanmoins, la comparaison avec l'Allemagne fait apparaître ce fait : en France, c'est l'usager qui paie.

Personnellement, je vous avouerai en toute sincérité ne pas m'en plaindre. Je crois que le système français est bon. Comme vous l'avez souligné, il a surtout le mérite d'être, après bien des années, accepté.

Gardons-le, mais développons ses potentialités dans trois directions : d'abord, en desserrant la contrainte financière, c'est-à-dire en libéralisant ou en contractualisant les tarifs, en prolongeant les concessions et en faisant de l'autorité organisatrice des transports, c'est-à-dire la direction des routes, l'instance de contrôle, à la place du ministère des finances ; ensuite, en utilisant beaucoup plus largement que nous ne le faisons la tarification pour une meilleure gestion des flux de trafic dans l'espace et

dans le temps – cela a été commencé cette année et un vaste champ doit être exploré ; enfin, en organisant systématiquement de nouveaux modes de solidarité financière entre les opérateurs, qu'ils soient privés ou publics.

La solidarité consiste à raisonner en termes non pas de tronçons mais de réseaux et à reporter les excédents des liaisons les plus fréquentées sur le financement et l'exploitation des liaisons à rentabilité différée, je ne dis pas à rentabilité nulle, monsieur le ministre.

La tarification, dans la conjoncture budgétaire actuelle et future, est un élément essentiel dans la recherche d'un système autoroutier plus dynamique.

J'en viens maintenant à l'aménagement du territoire. La politique des transports doit devenir un instrument privilégié de la politique d'aménagement du territoire. Des progrès importants ont été réalisés dans ce sens, mais il reste à en accomplir.

Monsieur le ministre, vous savez mieux que moi que le Gouvernement a décidé de faire de l'aménagement du territoire l'une des grandes priorités des années à venir. Sur son initiative, un débat va débiter bientôt à travers la France entière. Au printemps, le Parlement sera saisi d'un projet de loi d'orientation. Je ne m'avance pas beaucoup en vous disant que le Sénat, dans son immense majorité, approuve et soutient cette démarche.

Or les transports sont un levier essentiel, peut-être le plus important, de l'aménagement du territoire. Désenclaver, c'est déjà développer. Cela signifie que la politique des transports doit être non seulement une politique de desserte qui suit le trafic, mais également une politique d'aménagement qui crée et qui oriente le trafic. Oui, nous souhaitons, monsieur le ministre, que la politique des transports soit plus volontariste dans l'avenir qu'elle ne l'a été dans le passé. *(Très bien ! sur certaines travées du RDE ainsi que sur les travées du groupe des Républicains et Indépendants.)*

Deux observations expliciteront mon propos. La première concerne les échéances, la seconde a trait aux priorités.

Tout d'abord, s'agissant des échéances, celle du schéma directeur routier national est fixée à l'année 2005. Or celle que le Gouvernement a arrêtée pour la loi d'orientation est l'année 2015. J'en conclus qu'une rallonge au schéma directeur routier, adopté le 2 avril 1992, devrait accompagner la loi d'orientation ainsi qu'une nouvelle étape du schéma de la grande vitesse ferroviaire.

Partagez-vous ce sentiment monsieur le ministre ? Je me permets de vous poser la question. *(Très bien ! sur certaines travées du RDE ainsi que sur les travées de l'Union centriste.)*

Ensuite, en ce qui concerne les priorités, toute politique française d'aménagement du territoire doit se fixer deux grands objectifs. Le Gouvernement, je suis prêt à en prendre le pari, les reprendra à son compte.

Le premier objectif consiste à empêcher la marginalisation du territoire national par rapport à la mégapole qui va de Londres à Milan, en passant par le Benelux, la Bavière et la Suisse. *(Très bien ! sur les travées du RPR.)*

Le deuxième objectif consiste à mettre un terme à la coupure de la France en deux.

M. Jacques de Menou. Très bien !

M. Jean François-Poncet, *président de la commission.* Nous avons d'un côté le Nord, l'Est et le Sud-Est, relativement bien reliés à l'Europe et souvent congestionnés, de l'autre, l'Ouest, le Sud-Ouest et le Centre, à l'écart de

l'Europe, souvent à la traîne de l'économie et même, sur de larges proportions du territoire, menacés de désertification.

Les deux objectifs se rejoignent dans une même stratégie qui consiste à substituer à la France largement unipolaire d'aujourd'hui une France multipolaire, valorisant au maximum l'atout que constitue sa position de plaque tournante en Europe.

Monsieur le ministre, c'est à la lumière de cette stratégie que le schéma directeur routier et le schéma ferroviaire devraient être réexaminés et complétés.

Certes, le schéma Méhaignerie de 1987, enrichi par les ministres qui lui ont succédé, constitue un grand pas en avant. Au système radial, hérité du passé, centré sur Paris, le schéma Méhaignerie, modifié, a ajouté plusieurs contournements de l'Île-de-France et plusieurs transversales à travers le Massif central.

Mais il reste beaucoup à faire.

D'abord, en ce qui concerne les grands itinéraires. Un faisceau de quatre à cinq itinéraires Sud-Ouest – Nord-Est, allant de l'Espagne à l'Allemagne est nécessaire si nous voulons contrebalancer la dorsale Londres-Milan.

Il est également nécessaire de résoudre définitivement le problème des maillons manquants avec le Benelux, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne, ce qui implique notamment la réalisation des percées alpines et pyrénéennes.

M. Pierre Laffitte. Très bien !

M. Jean François-Poncet, *président de la commission.* Il convient, ensuite, de se préoccuper, beaucoup plus qu'on ne l'a fait dans le passé, de la continuité locale. Elle doit être systématiquement étudiée et réalisée, tant au sortir des autoroutes qu'aux arrêts du TGV ou à partir des grands ports. L'étude et la mise en œuvre sur chaque gare du TGV de raccordements multimodaux sont, vous le savez bien, monsieur le ministre, unanimement souhaités. Plutôt que d'agiter de lointains et fumeux projets, comme celui d'une autoroute ferroviaire, assurons d'abord, à partir des grands axes qui existent et de ceux qu'il faut créer, des dessertes locales capables d'irriguer l'ensemble du territoire.

J'en viens au troisième thème de mon intervention : l'Europe. Il est bien évident que la politique des transports doit s'inscrire, comme toutes les autres politiques, dans la dimension européenne. C'est ce que j'ai déjà tenté de montrer en évoquant le schéma directeur routier.

Pour que la France puisse s'affirmer dans la concurrence européenne, d'autres actions doivent être également entreprises ; j'en évoquerai brièvement trois.

La première concerne la desserte aérienne du territoire.

La France a jusqu'ici résisté autant qu'elle l'a pu à l'intrusion de transporteurs étrangers dans le transport intérieur. Or, en 1997, interviendra inéluctablement l'ouverture de notre territoire à tous les transporteurs. Il est clair que celle-ci fera peser un grave danger sur l'équilibre financier de la desserte aérienne telle qu'Air Inter l'a mise en place au cours des trente dernières années. Si l'on avait un doute à cet égard, il suffirait de voir ce qui se passe sur la ligne Nice-Paris pour être convaincu.

Le moment n'est-il pas venu d'obtenir de la Communauté européenne que la politique du transport aérien soit clairement orientée vers une péréquation financière entre, d'une part, dessertes aériennes internes à fort trafic et, d'autre part, dessertes à faible trafic, péréquation assortie d'un rapprochement des tarifs ? Si nous ne pouvons pas, demain, imposer aux compagnies aériennes étrangères des obligations de desserte identiques à celles qui s'imposent actuellement de fait à Air Inter ou aux

compagnies régionales, c'en sera fait de l'aménagement de notre territoire. (*Applaudissements sur les travées du RDE et de l'Union centriste.*)

M. André Rouvière. Très bien !

M. Michel Crucis. C'est vrai !

M. Jean François-Poncet, président de la commission. Ne devons-nous pas également, monsieur le ministre, nous efforcer de développer des dessertes internationales directes à partir des grands aéroports de province ?

M. Pierre Laffitte. Très bien !

M. Jean François-Poncet, président de la commission. En tirant un trait, en novembre 1990, sur près de vingt années de coopération avec le Gouvernement pour atteindre cet objectif, Air France - je connais, bien entendu, ses difficultés financières, mais le problème n'en demeure pas moins aigu - a porté à l'aménagement du territoire un coup très grave.

La deuxième action concerne nos grands ports.

Le handicap que constituait le statut des dockers, que vous avez évoqué, est en train de disparaître. Mais il reste à reconquérir les parts de marché perdues au profit d'Amsterdam et de Rotterdam.

M. Marc Lauriol. Eh oui !

M. Jean François-Poncet, président de la commission. Cela implique que soient accélérés les raccordements routiers et ferroviaires reliant nos ports à l'intérieur du pays...

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Absolument !

M. Jean François-Poncet, président de la commission. ... et que les professionnels de l'armement et de la manutention soient vivement incités à retrouver les chemins du dynamisme.

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. Jean François-Poncet, président de la commission. La troisième action concerne la navigation fluviale.

L'exemple du Rhin, en Allemagne, montre que le transport fluvial reste un moyen moderne et performant d'acheminement des marchandises lourdes et encombrantes.

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. Jean François-Poncet, président de la commission. Le Gouvernement a-t-il l'intention de reprendre les projets de canaux à grand gabarit, Seine-Nord, Seine-Est et, surtout, Rhin-Rhône ? S'il a cette volonté, ce que j'espère, il conviendrait de se pencher sur la structure de la profession, qui, dans son état actuel, ne paraît guère porteuse de perspectives commerciales prometteuses.

M. Lucien Lanier. Très bien !

M. Jean François-Poncet, président de la commission. Ai-je besoin d'ajouter, monsieur le ministre, que la France ne résistera à la concurrence européenne, vous le savez mieux que moi, que si ses deux grands opérateurs nationaux, la SNCF et Air France, retrouvent, par leurs propres efforts, mais aussi avec le soutien de l'Etat, le chemin de la santé financière ?

Monsieur le ministre, il y a des moments et des pays où la géographie a rendez-vous avec l'histoire. Ce fut le cas aux XII^e et XIII^e siècles, avec les foires de Champagne. Ce fut le cas au XIX^e siècle, quand Jules Ferry et Charles de Freycinet fondèrent la III^e République sur l'école publique et les réseaux de chemins de fer, consolidant le pacte républicain entre la paysannerie et la petite bourgeoisie des villes.

Pussions-nous trouver de nouveaux Ferry et de nouveaux Freycinet...

M. Etienne Dailly. Oh oui !

M. Jean François-Poncet, président de la commission. ... pour donner à la France la place centrale qui peut et doit être la sienne, au centre des réseaux européens de transport et d'universités qui se construisent sous nos yeux. A vous, monsieur le ministre, et à nous, de dégager des moyens et de définir des politiques qui soient à la hauteur de ce formidable enjeu ! (*Applaudissements, sur les travées du RDE, de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

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, 89 minutes ;

Groupe socialiste, 76 minutes ;

Groupe de l'Union centriste, 72 minutes ;

Groupe des Républicains et Indépendants, 61 minutes ;

Groupe du Rassemblement démocratique et européen, 46 minutes ;

Groupe communiste, 40 minutes ;

Réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe, 36 minutes.

La parole est à M. Belot.

M. Claude Belot. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est sans doute parce que j'ai eu l'honneur d'être le rapporteur de la commission d'enquête sur la SNCF que j'ai été sollicité pour intervenir dans ce débat.

Au cours des six mois pendant lesquels cette commission a travaillé, nous avons, sous l'autorité de notre collègue M. Hubert Haenel, examiné très attentivement la situation de la SNCF. Le rapport qui est issu de ces travaux, et qui vous a bien entendu été remis, monsieur le ministre, est, d'après le service de la distribution de notre assemblée, je me permets de le relever au passage, le *best-seller* sénatorial de ces derniers mois.

Il va de soi que, à l'occasion de cette étude, nous avons été conduits à envisager les problèmes des transports en général en France, bien sûr, mais aussi un peu au-delà de nos frontières.

C'est pourquoi je me crois autorisé à rappeler ici certaines des conclusions de mon rapport.

Il convient tout d'abord de souligner que, de plus en plus, en France, le transport, qu'il s'agisse des hommes ou des marchandises, échappe à l'organisation collective. Aujourd'hui, les transports organisés sur l'initiative des individus ou des entreprises, sans faire appel à des moyens collectifs, représentent environ 85 p. 100 de l'ensemble des passagers ou des tonnes-kilomètre. Et le phénomène tend à s'accroître ! Les chiffres rendus publics à la fin du mois d'août le montrent, la SNCF, qui est tout de même l'acteur majeur du transport collectif dans notre pays, a enregistré une diminution de 6 à 7 p. 100 de son trafic.

Ceux qui expliquent cette érosion du trafic par la crise se trompent. En effet, dans le même temps, la consommation de carburant destiné aux véhicules de transport terrestre a augmenté en volume de 3 p. 100. Le transfert de charge d'un moyen de transport vers un autre se pour-

suit donc. Ainsi, les moyens de transport collectif voient leur part grignotée progressivement, et cela ne peut être conforme à l'intérêt de notre pays.

Voilà une situation dont il nous faut mesurer les conséquences.

Un grand débat vient de s'ouvrir sur l'aménagement du territoire, sur l'initiative du Gouvernement. Nous nous en félicitons, d'autant que l'orientation qui sera prise en matière de transports sera profondément déterminante sur ce que sera la France en 2015. Or 2015, ce n'est pas loin !

Comment ne pas redouter que la France ne présente alors un double visage : une France du vide et une France du trop-plein ? A cet égard, la politique suivie en matière de transports sera décisive.

Dans l'inconscient collectif de nos compatriotes, il y a une sorte de pacte non écrit : où qu'ils se trouvent sur le territoire national, les Français veulent pouvoir disposer d'un moyen de transport collectif, assurant la plus grande perméabilité de l'espace, de même qu'ils veulent pouvoir disposer d'un hôpital ou d'une école. Il s'agit là de services publics fondamentaux.

Par conséquent, au moment où l'on songe à appuyer le développement de la France sur les « pays », à rééquilibrer notre territoire, on ne doit pas oublier la dimension que je viens d'évoquer.

Cela signifie, monsieur le ministre - mais vous l'avez vous-même souligné - que les problèmes des transports, du moins des transports collectifs, ne peuvent pas être posés autrement que dans un esprit de service public, de manière à assurer une égalité entre l'ensemble des Français. Cela veut dire qu'il faudra prévoir des services là où ils sont nécessaires, même s'ils ne sont pas utilisés à plein, parce que les habitants de Saint-Flour ou de Granville, pour citer des dessertes qui notoirement, ne sont pas rentables pour la SNCF, veulent aussi leur train.

Si les transports collectifs perdent des parts de marché, c'est que l'organisation de ces transports est mauvaise. Au cours de notre enquête sur la SNCF, nous avons pu constater un certain nombre d'anomalies mettant en cause le rôle de l'Etat depuis des années.

L'Etat dispose avec la SNCF d'un outil magnifique : ainsi que vous l'avez rappelé, monsieur le ministre c'est la plus belle entreprise ferroviaire du monde.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Claude Belot. Mais la SNCF est une entreprise à laquelle on n'a pas dit ce qu'on attendait d'elle. Depuis des années, la définition des objectifs est très floue.

La SNCF dispose d'un extraordinaire savoir-faire en matière de trains à grande vitesse mais, pour le reste, disons-le, on a le sentiment qu'elle ne sait pas quoi faire !

MM. Hubert Haenel et Xavier de Villepin. Très bien !

M. Claude Belot. On demande à la SNCF d'équilibrer ses comptes en s'appuyant sur la forte rentabilité du TGV Sud-Est et du TGV Atlantique. On ajoute : « Si le Paris-Granville n'est pas rentable, ce n'est pas notre problème ! » Il y avait la « ligne bleue des Vosges » ; maintenant, il y a la « ligne bleue de l'équilibre de la SNCF ». !

Nous ne pouvons nous satisfaire d'une telle situation car elle n'est plus acceptable. A la gare Montparnasse, je vois souvent errer des personnes âgées qui sont perdues parce qu'il n'y a aucun employé pour les guider. (*Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste.*)

On a compressé les effectifs, ce qui était sans doute nécessaire dans une logique d'équilibre financier, mais il est des limites qu'on ne doit pas franchir.

Le TGV est très performant, cependant il perd des clients. Nous l'avons en effet constaté cette année, pour la première fois, alors que, jusqu'à maintenant, nous étions certains qu'il gagnait des parts de marché. Ce n'est plus vrai depuis plusieurs mois, au grand étonnement des responsables de la SNCF.

En fait, après réflexion, on trouve une cause à cet état de fait : le TGV est tout simplement trop cher. Pour une personne seule, voyager par le train revient beaucoup plus cher que de prendre sa voiture. Aussi, en une période où les revenus ne sont pas assurés, nombreux sont ceux qui préfèrent utiliser leur voiture. Cela signifie que l'on ne pourra pas continuer à encourager la SNCF à augmenter le tarif du TGV pour payer la ligne Paris-Granville.

La situation n'est plus tenable. Vous avez dit vous-même, monsieur le ministre, que, cette année, l'Etat devrait ajouter 8 milliards de francs, aux 38 milliards de francs qu'il doit déjà donner.

Mes chers collègues, 46 milliards de francs, cela correspond pratiquement à la moitié de l'emprunt Balladur, que l'on nous a présenté comme une somme très importante. Il faut prendre conscience du problème.

Nous sommes à la fin d'un système. Nous serons nécessairement amenés à opérer une véritable révolution culturelle dans l'entreprise. En la matière, monsieur le ministre, vous avez un rôle à jouer.

L'une des impressions ressenties par les membres de la commission d'enquête était que la SNCF n'était contrôlée par personne.

Nous avons entendu - je pense que je peux le dire ici - Mme Isabelle Bouillot, directeur du budget, ce n'est pas n'importe qui ! - nous dire, sous serment, qu'elle n'avait pas la possibilité de faire l'expertise de la SNCF tout simplement parce qu'elle n'en n'avait pas les moyens.

Monsieur le ministre, tout de même, l'Etat devrait avoir les moyens de contrôler une entreprise publique qui lui coûtera, cette année, environ 46 milliards de francs !

L'enjeu est de taille. Il doit être pris au sérieux. C'est une première piste de réflexion que je vous livre.

Nous nous trouvons dans une situation qui se comprendrait sans doute voilà un siècle et demi, mais qui ne se comprend plus aujourd'hui. La SNCF veut supprimer, ici ou là, des arrêts. Or, généralement, les élus locaux ne sont pas consultés. Souvent, ils n'ont été avertis que par la population. Dans les premières pages des *Commentaires de la guerre des Gaules*, César a écrit que l'on n'administre bien que de près. Il faudra peut-être en arriver là, monsieur le ministre !

M. Xavier de Villepin. Bravo !

M. Claude Belot. La SNCF est une entreprise dirigée par l'Etat. Or, aujourd'hui, au lieu de diffuser la décision dans l'espace national, elle recentre sur Paris l'ensemble des fonctionnaires de décision en prenant pour prétexte qu'il y a deux bouts à une ligne et que Paris c'est aussi un bout de ligne. Nous avons entendu l'argument, il est extraordinaire !

On parle beaucoup d'aménagement du territoire. Eh bien, il faudra faire en sorte que la SNCF - vous avez certainement les moyens de la convaincre - apprenne à discuter avec les élus locaux !

Nous sommes presque tous des élus locaux ; nous ne sommes pas des irresponsables majeurs. Nous sommes prêts à discuter (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDE.*) à condition d'être engagés dans un partenariat loyal...

M. Pierre Lacour. Très bien !

M. Claude Belot. ... voulu et non pas subi, comme c'est le cas actuellement, monsieur le ministre. Voilà une des priorités à laquelle vous devez vous attachez. Cela ne coûtera rien et permettra plutôt de rapporter de l'argent à l'entreprise et sans doute à l'Etat.

A partir du moment où on consultera les élus locaux sur le maintien ou non de telle ligne, la SNCF fera bien d'opérer des économies. Il s'agit d'un changement culturel et, de cette tribune, je demande à l'Etat de mener un travail de pédagogie en ce sens auprès de la SNCF.

Je sais que le chemin sera long, monsieur le ministre. Des exemples récents le montrent. Mais ce n'est pas parce qu'il est long et difficile qu'il ne faut pas s'y engager.

En 1982, lors de la discussion de la LOTI, on n'a pas beaucoup parlé de ces problèmes et, depuis cette date, le monde a bougé. En 1982, on ne savait pas ce que donnerait le TGV. Il n'était pas évident que les gens paieraient aussi volontiers les péages d'autoroute. Aujourd'hui, la LOTI est obsolète ; elle a besoin d'être aménagée. Comme l'a dit M. Jean François-Poncet, il serait bon que le Gouvernement réfléchisse sérieusement sur ce point de façon que l'on sache exactement qui fait quoi et qui organise quoi.

J'aborde enfin un point très important qui sera aussi matière à révolution culturelle, aussi bien pour les entreprises de transport que pour l'Etat, qui est leur tuteur en théorie. Je veux parler de la mise en place d'une multimodalité en tous domaines.

En cette fin du XX^e siècle, je crois qu'il nous faut tout mettre en œuvre pour aller dans cette direction.

Lors des travaux de la commission d'enquête, nous avons constaté que n'existait aucune véritable coordination en matière de transports. Il vous reviendra, monsieur le ministre, de mettre en place une instance de coordination qui devra traiter de l'ensemble des moyens de transport. C'est dans ce cadre que pourra être déterminé le transport correspondant à la mission que l'on attend de lui, répondant à l'attente des habitants d'une région, au lieu de cumuler à la fois un bus, un train, ou tout autre moyen de transport divers – je n'ajouterai pas la voie d'eau, même si je veux faire plaisir à notre ami M. Hamel. *(Sourires.)*

M. Emmanuel Hamel. Merci !

M. Claude Belot. C'est possible, si on le veut et si on a le courage de s'engager dans cette action.

Vous avez évoqué la situation financière difficile dans laquelle se trouve la SNCF et encore plus Air France. Je voudrais rappeler que l'Etat est actionnaire de ces deux entreprises.

Il y a trois ans, j'ai participé aux travaux de la commission d'enquête sur Air France. Nous avons alors découvert notamment que l'Etat actionnaire lui avait donné l'ordre – ce n'était pas vous, monsieur le ministre, mais vous assurez la continuité de l'Etat – de racheter une autre entreprise de transport importante à un prix dont nous n'étions pas sûrs qu'il fût le bon – mais c'était le prix convenu – et sans lui donner un centime. Cette compagnie a été contrainte de vendre les avions qu'elle possédait, qu'elle avait payés, à une société de crédit-bail, c'est-à-dire qu'elle verse aujourd'hui des loyers considérables pour une flotte qui lui appartenait. Ce n'était sans doute pas le meilleur moyen de régler les problèmes financiers d'Air France !

Si l'on considère l'ensemble des compagnies de transport aérien, on voit que certaines sont bien capitalisées et d'autres non. Lorsque l'argent est cher, lorsqu'une régres-

sion de trafic touche les compagnies, on s'aperçoit que la différence de résultats financiers repose sur un seul critère : les charges financières.

Ayant été rapporteur du projet de loi de privatisation – nous sommes d'ailleurs quelques-uns à avoir consacré des jours et des nuits à ce sujet – je crois que, si l'Etat actionnaire veut vendre cette entreprise un jour, il faudra qu'il la recapitalise, et le plus tôt sera le mieux.

Imagine-t-on une entreprise sans fonds propres ? C'est pourtant le cas de la SNCF. Dès que la SNCF veut dépenser un franc, il faut qu'elle l'emprunte. Ne nous étonnons pas si, ensuite, après des années, l'argent coûte très cher, même si, en France, d'après le dernier indicateur, l'inflation atteint à peine 2 p. 100, même si les taux d'intérêt baissent, ce qui est d'ailleurs un phénomène récent. L'Etat étant quasiment l'unique actionnaire, en fin d'exercice, il est obligé de mettre la main au portefeuille.

Il importe qu'une réflexion sérieuse soit menée sur l'orthodoxie financière qui doit présider à la gestion des entreprises de transport. Ce n'est pas facile, les temps sont durs, je le sais ; mais je souhaiterais, tout comme le président et plusieurs membres de la commission des finances du Sénat avec qui j'ai discuté, que l'Etat cesse de prôner pour les autres la capitalisation sans s'appliquer à lui-même cette règle élémentaire.

Monsieur le ministre, je crois que tout cela est possible, à condition d'y mettre le temps ; tout cela est possible si on a la volonté de le mettre en œuvre. Les Français, enfin devenus des clients, cesseront alors d'être des usagers maltraités. Ils attendent cela de vous. Ce faisant, vous mettrez fin à bien des gaspillages, gaspillage de temps, gaspillage d'argent, à la dégradation de la nature, mais aussi vous éviterez à beaucoup de mauvaise humeur. *(Bravo ! et applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR, des Républicains et Indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDE.)*

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

M. Franck Sérusclat. M. le ministre vient de brosser une fresque embrassant à peu près la totalité des espaces où l'on circule. Mais un secteur important a été à peine abordé : le transport en ville. Pis, monsieur le ministre, vous avez omis tout regard sur les moyens de transport autres que la voiture ou le transport en commun.

Pour ma part, c'est dans cette direction que je vais orienter ma réflexion en ouvrant une piste qui, je l'espère, ne suscitera pas vos rires, comme cela a été le cas des propos tenus sur les canaux.

Je vais donc vous parler de la bicyclette.

Au préalable, laissez-moi dresser un constat de ce qui se passe en ville, où, la plupart du temps, on ne roule plus correctement. Peu à peu, tout se congestionne et les données actuelles attestent de l'aggravation de cette congestion. Entre 1950 et 1990, la durée des bouchons a augmenté de 400 p. 100. La boulimie de voiture contribue à augmenter cette congestion de la ville, et cela quels que soient les palliatifs imaginés qui, pendant un temps, semblent donner satisfaction, mais dont les effets sont vite réduits à néant.

On a constaté qu'en 1950 la vitesse moyenne en heure de pointe pour un véhicule automobile était de 12 kilomètres à l'heure et qu'en 1990 elle est passée à 9,8 kilomètres à l'heure. La vitesse d'une bicyclette est de 15 kilomètres à l'heure ; elle peut atteindre 20 à 25 kilomètres à l'heure lorsqu'il n'y a pas d'encombrement. Un bon mar-

cheur parcourt 5 kilomètres à l'heure. L'automobile ne permet donc pas de se déplacer rapidement. C'est un point à prendre en considération.

On peut aussi se référer à l'espace occupé par ces différents modes de transport au regard du nombre de personnes transportées et du temps de stationnement. Ainsi, une automobile occupe 80 mètres carrés par heure, un bus 3 mètres carrés et une bicyclette 15 mètres carrés - c'est un chiffre relativement élevé. Ces chiffres sont issus d'un document adressé à tous les parlementaires en 1991-1992 et concernant la promotion des transports en commun. Il ne s'agit donc pas des chiffres approximatifs. Ils ont été établis avec rigueur.

J'aborderai maintenant la pollution. Elle a été évoquée rapidement. Quelque 60 p. 100 de la production de monoxyde de carbone proviennent de l'automobile. Les oxydes d'azote sont nocifs pour les fleurs et les arbres. Le plomb est, lui aussi, un facteur de pollution.

Enfin, 60 p. 100 des nuisances dues au bruit ont pour cause l'automobile. Certains moteurs produisent des perturbations sonores qui peuvent atteindre 80 décibels. Or on dit qu'il y a gêne pour l'homme à partir de 60 décibels. On néglige d'ailleurs souvent les incidences physiologiques, fonctionnelles et psychologiques du bruit sur l'individu.

Par ailleurs, l'automobile est le lieu où se crée le plus d'agressivité. A un moment donné, tout individu qui est au volant de son véhicule n'est plus amène et poli. Chacun veut passer devant l'autre et être le premier. Ainsi, on oublie de mettre un clignotant, ce qui énerve le conducteur du véhicule qui suit.

Chacun d'entre nous a eu un moment de violence au volant. Lorsque deux automobilistes se rencontrent, le ton s'élève rapidement. La vulgarité du verbe est courante. Elle peut déboucher sur la violence, qui se répercute ensuite au domicile. Parfois, un enfant est giflé simplement parce que son père ou sa mère a été vexé d'être doublé.

Dans un monde où la violence représente de plus en plus un moyen d'expression ordinaire, il ne faut pas négliger ces éléments et en rire. En effet, ils ont plus d'importance qu'on ne le croit sur le développement de notre culture. Nous devons donc remédier à ces situations, par exemple en réduisant la durée du transport. En effet, l'automobile devient progressivement un nouveau lieu de vie avec un téléphone, une radio et un fax et même des sandwiches lorsqu'on est trop pressé ou quand on est en retard pour prendre un repas.

Quelles initiatives peut-on prendre ?

Certes - vous l'avez évoqué - on peut améliorer la fiabilité, le confort et la rapidité des transports en commun. C'est intéressant. Cela permet d'obtenir des résultats réels dans les villes où les transports en commun sont facilement accessibles et permettent de se déplacer d'un point à un autre en respectant l'horaire que l'on s'est fixé.

Mais il est aussi possible de hiérarchiser les voies dans la ville. On peut réserver l'accès aux piétons ou aux bicyclettes. On peut aussi prévoir l'accès avec limite de vitesse pour les automobiles. Des efforts peuvent aussi être faits en ce qui concerne l'accès aux équipements culturels. A cet égard, quelques pistes ont déjà été tracées.

Il est une orientation qui n'a peut-être jamais été étudiée et que vous pourriez envisager : la déductibilité de l'impôt sur le revenu des frais annuels supportés par ceux qui prennent les transports en commun. Cela constituerait un moyen d'incitation.

J'en viens à la bicyclette. C'est un mode de transport dont on ne parle pas, même s'il est beaucoup utilisé dans d'autres pays. Je voudrais donc attirer votre attention sur ce point. Samedi prochain, je participerai à une manifestation avec les cyclistes à Paris. Certes, l'évocation de la bicyclette fait naître le sourire. Yves Montand a d'ailleurs évoqué le plaisir de la bicyclette dans une chanson.

La bicyclette en ville est un moyen de transport doux, peu encombrant, non polluant et silencieux.

J'évoquerai quelques éléments qui ont leur poids. La bicyclette est un moyen de prévention d'un certain nombre de troubles, en particulier dans le domaine cardio-vasculaire. Aujourd'hui, dans le traitement des suites de l'infarctus, on conseille la bicyclette de préférence à la marche, car le cycliste ne porte pas son corps, d'où un effort moindre. C'est donc un moyen particulièrement intéressant.

Par ailleurs, contrairement à l'automobile, la bicyclette a un caractère apaisant. Il est fréquent que deux cyclistes attendant à un feu rouge ou à un croisement se parlent. Il s'établit alors une relation qui n'existe pas avec l'automobile. Cela n'est pas négligeable.

A première vue, un cycliste est plus exposé qu'un automobiliste au monoxyde de carbone. Cependant, des études montrent que le passager d'une voiture pourrait être plus menacé que le cycliste. C'est encore un élément qu'il conviendrait d'approfondir.

Tous ces éléments plaident en faveur de l'accroissement de la sécurité des cyclistes grâce à la création de couloirs et à une limitation de la vitesse des automobiles. Il conviendrait aussi d'installer des feux permettant un démarrage différé, avec priorité aux cyclistes, comme cela existe en Allemagne. En effet, si l'automobiliste démarre en même temps que le cycliste, il peut se rabattre sur la droite et donc faucher le cycliste.

Par ailleurs, il serait intéressant de relier la bicyclette à d'autres modes de transport. En effet, lorsqu'il y a des montées, on a parfois intérêt à prendre l'autobus ou le métro. Au Canada, il existe des rames de métro dans lesquelles un espace est réservé aux bicyclettes. Je les ai utilisées. Toutefois, il ne faut pas exagérer l'inconvénient des montées : avec une bicyclette à deux plateaux et huit vitesses, la montagne Sainte-Geneviève devient accessible à tous. Dans les autres pays, il y a également des montées et la bicyclette est plus développée qu'en France.

En revanche, il faut condamner la politique menée par la ville de Paris et par M. Chirac. Les bicyclettes sont interdites sur les Champs-Élysées en raison de la pollution visuelle qu'elles représentent. Cela est excessif au moment où les publicitaires utilisent la bicyclette pour convaincre les consommateurs de boire telle eau qui leur apporterait quiétude et apaisement.

De même, il n'est pas possible de circuler à bicyclette dans la zone piétonne des Halles. Les sanctions sont sévères. Vous pourrez le constater. Vous verrez ce qui vous arrivera si vous êtes pris en chasse par la police.

Au Sénat, il y a une compréhension surprenante. Désormais, il est possible de garer sa bicyclette dans un garage approprié. Nous avons obtenu, non sans difficulté, l'autorisation d'entrer à bicyclette dans la cour du Sénat. (*Marques d'approbation.*) C'est une évolution qu'il faut signaler. Avant-hier, quinze bicyclettes étaient garées dans la cour du Sénat alors que voilà deux ans il n'y en avait pas. On était considéré comme un original lorsqu'on venait à bicyclette.

Nous sommes à l'ère d'une nouvelle civilisation étroitement liée aux technologies de transmission des données.

Cela va bouleverser notre avenir. Peut-être permettra-t-elle une organisation du temps de vie de l'homme entre le temps de travail et le temps libre ? Cela permettra plus de détente. Certes, l'individu arrivera peut-être moins vite sur son lieu de travail, par exemple, mais il pourra organiser son existence avec plus de quiétude.

Tel est l'espoir que je forme en ce qui concerne ces technologies. Mais elles ont des effets pervers, notamment l'exclusion, contre lesquels nous devons lutter.

Jacques Julliard a évoqué la barbarie de la ville. Selon lui, l'homme n'existerait pas dans la ville tant que l'enfant n'y aurait pas sa place. En effet, les places sont d'abord réservées aux voitures qui circulent ou qui sont en stationnement. Il affirmait que la barbarie serait vaincue et que ce qui distingue une civilisation de la barbarie, c'est quand l'enfant peut à nouveau aller et jouer sans risque au coin de la rue.

Il faut accorder à la bicyclette une importance plus grande, et d'abord dans les discours, notamment dans le vôtre, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les trèves socialistes.*)

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

M. Félix Leyzour. Ce débat, avez-vous dit, monsieur le ministre, dans votre rapport introductif et dans votre intervention à cette tribune, doit permettre d'établir les lignes directrices d'une politique globale de transport et de mettre en perspective les différentes réformes nécessaires à la mise en œuvre des grandes orientations.

Notre débat, qui fait suite au rapport Carrère, intervient au moment où s'élaborent et se discutent les contrats de plan Etat-régions dans lesquels les infrastructures et les moyens de transport occupent toujours une place importante. Il s'inscrit aussi dans le débat plus large concernant l'aménagement du territoire.

Penser la politique des transports d'un pays est nécessairement un exercice complexe et difficile. En effet, il s'agit d'envisager l'articulation, la cohérence, mais aussi les modalités de financement des multiples moyens de transport existants et à prévoir, tout en tenant compte des évolutions socio-économiques possibles.

Les enjeux d'une politique des transports intérieurs sont considérables car, au-delà de ses effets directs sur les entreprises de transport elles-mêmes et sur leurs salariés, cette politique conditionne largement l'aménagement du territoire, l'efficacité de l'activité économique nationale et par conséquent l'emploi.

Compte tenu de la situation actuelle des transports dans notre pays et des perspectives qui semblent se dessiner avec Maastricht en toile de fond, il est évident qu'en cette matière, comme dans bien d'autres, la France se trouve à la croisée des chemins.

Quel schéma de transports et pour quel développement économique et social faut-il mettre en œuvre, dès à présent, pour les dix ou vingt prochaines années ?

Bien évidemment, ce schéma des transports ne peut être le même selon que l'on s'inscrit dans une logique de financiarisation de l'économie et de déréglementations en tout genre ou que l'on se place, comme nous le voudrions, dans le cadre d'une politique de croissance et de progrès économique et social.

La politique nationale des transports est forcément différente selon que l'on accepte ou que l'on refuse de s'engager plus avant dans le processus dévastateur du tout-libéral qui préside aux actuelles négociations du GATT sur le commerce international.

On ne peut vouloir la même politique des transports intérieurs selon que l'on accepte ou que l'on refuse la réforme de la politique agricole commune et le principe

du regroupement sélectif et systématique des activités économiques créatrices de richesses autour d'un nombre réduit de pôles dits d'excellence.

Élément essentiel et structurant de toute véritable politique d'aménagement du territoire, la politique des transports de la France doit concourir au développement, à la valorisation de toutes les potentialités industrielles, agricoles, économiques et sociales du pays.

Il convient donc, pour cela, d'accélérer le désenclavement de tous les bassins d'activités et d'emplois, de toutes les régions qui n'en ont pas encore suffisamment bénéficié à la veille de l'an 2000.

Au lieu de se résoudre à accepter la vague déferlante de déréglementation des transports, il est nécessaire que l'Etat joue le rôle régulateur qui doit être le sien, développe les missions de service public et la complémentarité entre les différents modes de transport et entre les opérateurs publics et privés. Il en va de la fiabilité et de la sécurité des transports intérieurs français.

Quelle est la situation actuelle ? On assiste à une expansion continue et déraisonnable du transport routier au détriment des autres modes de transport.

En vingt ans, le transport de voyageurs a doublé et le transport de marchandises s'est accru de 60 p. 100. La route a capté pour l'essentiel cet accroissement : en effet, le trafic routier absorbe 88 p. 100 du trafic des voyageurs et 71 p. 100 du trafic des marchandises alors que le rail assure seulement le transport de 10,7 p. 100 des voyageurs et de 25 p. 100 des marchandises.

Les lignes aériennes et le transport fluvial ne reçoivent que des parts très marginales du trafic : ainsi, Air Inter représente 1,2 p. 100 du trafic des voyageurs et les canaux, 4 p. 100 du trafic des marchandises.

Dans ces conditions, les grands axes de circulation routière et les villes sont de plus en plus saturés. Des encombrements considérables se créent quotidiennement aux mêmes endroits.

Pour ce qui est de la route, le trafic des poids lourds a augmenté de 60 p. 100 entre 1982 et 1989 et continue de progresser à raison d'environ 10 p. 100 l'an, aujourd'hui.

La part de la route dans le trafic des marchandises est passée de 55 p. 100 à 71 p. 100 pendant les années quatre-vingt.

La SNCF elle-même participe à cette progression du « tout-camion » puisque, par le biais de prises de participation dans diverses sociétés, elle est même devenue le premier transporteur routier français et le troisième transporteur routier européen.

Quelles sont les causes de cette situation ?

Le réseau routier financé par l'Etat, notamment le réseau autoroutier, s'est développé dans les années quatre-vingt et quatre-vingt dix ; parallèlement, la SNCF, qui finance intégralement ses infrastructures, n'a pu développer que le réseau TGV ; elle a délaissé les autres lignes aptes au transport des voyageurs et des marchandises et a supprimé des gares et de nombreuses dessertes.

On assiste donc à un double phénomène : d'une part, le transport routier accroît sa compétitivité grâce à l'amélioration du réseau autoroutier en réduisant les temps de transport ; d'autre part, la SNCF perd sa compétitivité, augmente ses délais de livraison en s'éloignant des lieux de production et en privilégiant la constitution directe de convois importants dans les grandes gares, au lieu de développer le collectage des wagons en multipliant les points d'accès à son réseau.

Le transport routier gagne en densité et en souplesse, alors que le transport ferroviaire fait le chemin inverse.

L'avantage acquis par le transport routier est accentué par le mode de gestion « à flux tendus » sans stocks que les entreprises s'efforcent de plus en plus de promouvoir.

Par ailleurs, trop souvent les transports routiers ne respectent pas la réglementation sociale, ce qui abaisse leurs coûts mais accroît, en revanche, l'insécurité routière et détériore la qualité de vie des conducteurs routiers, ces derniers étant soumis en permanence aux caprices du marché et à la pression des donneurs d'ordres.

En 1991, alors que l'inspection du travail du secteur des transports a procédé à la constatation de 66 672 infractions portant sur les conditions de travail des conducteurs routiers, seulement 933 d'entre elles ont été sanctionnées. Il n'a été adressé aucune mise en demeure, les inspecteurs se contentant de faire des observations ou de dresser procès-verbal des situations les plus graves.

Aujourd'hui, on estime que si les transporteurs se conformaient à la législation, leurs coûts de transport devraient augmenter de 25 p. 100 à 30 p. 100.

Une autre cause du développement du trafic routier automobile réside dans l'inadaptation à la demande des réseaux de transports en commun.

Les conséquences de cette situation sont multiples. Tout d'abord, nous assistons à un alourdissement de la facture énergétique du pays, puisque le transport routier consomme 94,7 p. 100 de l'énergie du transport des marchandises pour 71 p. 100 du trafic et 92,8 p. 100 de l'énergie du transport des voyageurs pour 82,4 p. 100 du trafic.

A cela s'ajoute un développement considérable des nuisances sonores et de la pollution de l'air.

La prédominance toujours accentuée des transports routiers conduit à des encombrements inextricables aux abords des villes et provoque une insécurité qui croît du fait de la déréglementation de l'ensemble du secteur des transports et du non-respect de la législation sociale par les sociétés de transport. Des accidents de plus en plus graves s'accumulent. Nous avons tous en mémoire de récents exemples, et vous les avez d'ailleurs évoqués, monsieur le ministre.

L'accent mis sur le « tout autoroutier » et sur le « tout TGV » entraîne d'énormes surcoûts pour la collectivité qui finance ainsi des infrastructures lourdes dont la complémentarité, le caractère intermodal font défaut.

L'absence criante d'investissements pour les voies navigables condamne le transport fluvial à la marginalité, alors qu'il se développe dans d'autres pays.

Avec les façades maritimes dont nous disposons, le cabotage devrait aussi prendre une place plus importante. Cela suppose que l'avenir du « grand Ouest » soit non pas conçu comme celui d'une vaste zone reléguée au-delà d'une ligne de transit Nord-Sud, mais bâti sur le développement de ses ressources, de ses atouts, rendu possible par un bon maillage des différents moyens de transport.

Il nous paraît donc nécessaire de réorienter la politique des transports intérieurs.

Les objectifs définis par la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, notamment le développement du droit au transport pour tous, ne doivent pas être perdus de vue. La politique des transports intérieurs doit en effet répondre aux besoins des gens et de l'économie.

Nous refusons l'aménagement sélectif du territoire et des transports dans le cadre du schéma européen, qui privilégie le regroupement des activités autour de quelques

nœuds de communication au détriment d'un développement harmonieux du territoire et de l'activité économique.

Il apparaît clairement que les seules lois du marché et de la concurrence ne peuvent réguler convenablement le secteur des transports intérieurs. La situation déraisonnable et les dysfonctionnements actuels en témoignent.

Il convient donc de prendre les mesures nécessaires pour corriger l'évidente distorsion de concurrence qui existe entre le transport routier et les autres modes de transport.

Le transport routier a bien évidemment son rôle à jouer.

La route offre de la souplesse pour les déplacements individuels, pour les dessertes, pour la distribution et pour la collecte de proximité ; cela ne justifie cependant pas les transferts croissants dont elle bénéficie, transferts qui, par endroits, conduisent à la sursaturation et à l'asphyxie.

Le développement nécessaire du réseau autoroutier ne doit pas avoir pour conséquence le déclin du réseau dit « plus traditionnel » : des routes à deux fois deux voies, modernes et offrant de bonnes conditions de sécurité, constituent souvent une solution pertinente. Comparées aux autoroutes, elles sont plus économes en espace, moins coûteuses pour la collectivité et souvent mieux intégrées dans l'environnement ; de plus, elles sont gratuites pour l'usager. Réalisées par l'Etat, quand elles sont nationales, et par les conseils généraux, quand elles sont départementales, ces routes présentent l'avantage d'une multiplicité de points d'échange, favorisant ainsi le développement local et régional.

Tout à l'heure, monsieur le ministre, vous avez indiqué que des voies de communication ne suffisaient pas à entraîner ce développement. Si elles ne constituent certes pas une condition suffisante, elles sont toutefois, à mon avis, une condition nécessaire !

Le transport routier ainsi conçu a son rôle à jouer. Mais il est nécessaire de rééquilibrer l'activité de transport au bénéfice du rail et des voies d'eau fluviales et maritimes.

L'Etat doit, en conséquence, jouer tout le rôle régulateur qui est le sien. Il doit faire respecter la réglementation sociale dans les entreprises de transport routier. Il doit valoriser les missions de service public afin qu'elles répondent mieux aux besoins des gens, des entreprises et de la collectivité. A cette fin, il doit s'appuyer sur les entreprises publiques.

L'Etat doit promouvoir la nécessaire complémentarité entre les différents modes de transport et programmer d'urgence la réalisation des équipements et infrastructures indispensables à l'économie. On parle de « plates-formes multimodales ». Tant qu'il n'existera pas un réseau suffisant de ces plates-formes, ces dernières ne joueront pas pleinement leur rôle.

La technique du « fer-routage » offre aussi des possibilités qu'il convient de mettre en œuvre.

Il est nécessaire de développer une politique audacieuse des transports en commun urbains, sous peine d'asphyxie de nos villes.

Ces transports sont de plus en plus inadaptés à la demande. Il faut donc développer dans les banlieues des transports rapides, confortables et intégrés au milieu urbain.

Les entreprises publiques, comme la RATP, doivent valoriser les missions de service public.

Le problème du financement se pose bien évidemment.

Les bénéficiaires de l'activité de transport que sont les entreprises et les grandes surfaces commerciales doivent participer au financement des infrastructures en milieu urbain.

Les autoroutes à péage en milieu urbain dont il est de plus en plus question ne sont pas, selon nous, la réponse adaptée aux problèmes d'encombrements. Elles sont un instrument de ségrégation sociale et une source d'encombrement des autres voies de communications routières, sur lesquelles il y a un report de circulation.

Au cœur des réponses à trouver et à apporter à l'important problème des transports qui nous préoccupe figure la nécessité impérieuse de faire du transport ferroviaire une priorité nationale.

La SNCF est surendettée, car elle supporte seule le coût de ses infrastructures. Son déficit est essentiellement dû au financement du programme TGV, réalisé à partir d'emprunts contractés sur les marchés internationaux, l'Etat refusant de jouer son rôle d'actionnaire unique.

La SNCF ainsi que l'Etat - elle agit en effet dans le cadre du contrat la liant à l'Etat - doivent revoir leur politique ferroviaire afin d'en renforcer la cohérence, de reconquérir le territoire et de dynamiser l'économie et l'emploi.

La SNCF doit développer ses dessertes, multiplier les points d'accès au réseau ferroviaire et promouvoir l'intermodalité. A vouloir assurer une meilleure rentabilité financière en s'attaquant aux emplois, en supprimant des lignes, en réduisant les cadences sur les lignes, on perd de la clientèle, on affaiblit l'ensemble et on aggrave le déficit.

La SNCF doit revoir sa politique de filialisation des activités afin de renforcer la cohérence de ses missions.

Pour notre part, nous nous prononçons contre toute dissociation de la gestion des infrastructures de l'ensemble de l'entreprise. Une telle disposition ne pourrait, à terme, que se traduire par l'éclatement de l'entité SNCF.

Nous refusons l'évolution tarifaire actuelle, qui tend à introduire une tarification temporelle ajoutée à la tarification kilométrique - c'est le système SOCRATE.

Pour ce qui est du financement des infrastructures ferroviaires, il n'est pas normal que l'essentiel en soit supporté par les usagers ou qu'il soit de plus en plus fait appel aux collectivités territoriales. L'Etat doit ici jouer son rôle au titre de l'aménagement du territoire.

On apprend que les compagnies d'assurance ont provisionné plusieurs dizaines de milliards de francs pour faire face aux risques des transports. Elles devraient être mises à contribution pour le financement des infrastructures de transport.

Le sujet qui retient notre attention au cours de cette session extraordinaire revêt une grande importance.

Chacun veut communiquer, se déplacer de façon sûre et agréable.

Les entreprises, les services, les institutions ont de plus en plus besoin de faire circuler les biens et les informations dans des délais rapides et au moindre coût. Cela implique non seulement des réseaux de transports et de communications de qualité, accessibles à tous et respectant l'environnement, mais aussi des infrastructures permettant également de véritables coopérations internationales.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, telles sont les observations que je tenais à vous présenter; elles seront, bien entendu, complétées tout à l'heure par les autres orateurs s'exprimant au nom du groupe communiste. *(Applaudissements sur les travées communistes.)*

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

M. Jean-Pierre Fourcade. Intervenant au nom de mes collègues du groupe des Républicains et Indépendants et en mon nom personnel, je voudrais, monsieur le ministre, vous remercier de l'occasion que vous donnez au Sénat de débattre de manière approfondie sur la politique des transports intérieurs.

Nous connaissons tous, quel que soit l'endroit où nous travaillons, des problèmes difficiles en matière de transports, qu'il s'agisse du financement des infrastructures ou du fonctionnement de nos grandes entreprises. Pour avoir siégé huit ans au conseil d'administration de la RATP et depuis six mois à celui de la SNCF, j'ai eu l'occasion de connaître de l'intérieur les problèmes de ces entreprises, malgré le désir de leurs agents de travailler dans le cadre du service public: elles éprouvent de très grandes difficultés à s'adapter à l'évolution de la conjoncture et du mode de vie de l'ensemble de nos concitoyens.

C'est pourquoi, après vous avoir remercié au nom de tous mes collègues, je tiens à vous dire le grand intérêt que nous avons pris à lire le rapport introductif que vous avez bien voulu nous faire parvenir et à écouter votre discours liminaire.

Mon propos s'articulera autour de quatre points, dont le premier concerne les transports urbains.

A cet égard, vous avez évoqué un certain nombre de difficultés sur l'ensemble de nos réseaux, de l'autobus au métro, du RER au chemin de fer. Selon vous, il faut donner plus de responsabilités aux collectivités territoriales - très bien! - mais aussi organiser de manière plus efficace le choix dans les investissements, en tenant compte de leur impact sur les coûts d'exploitation des entreprises. C'est une nouveauté car, que ce soit à la RATP ou à la SNCF, il y avait généralement scission absolue entre les programmes d'investissement et les comptes d'exploitation: ce qui était donné d'une main n'était jamais reçu par l'autre, et le déficit s'aggravait.

En matière de transports urbains, je voudrais vous délivrer un message très important, qui s'articule autour de trois mots clés: sécurité, confort et continuité du service.

S'agissant de la sécurité, il est clair que le problème est très grave et général. Il touche non seulement la France, mais toutes les agglomérations urbaines. Les récentes rencontres des dirigeants des grandes métropoles internationales l'ont montré, l'insécurité dans les transports urbains, aussi bien ferrés que routiers, constitue l'un des problèmes importants de notre société. S'il traduit, selon les sociologues, les mauvaises conditions de vie d'un certain nombre de nos concitoyens, il faut savoir qu'il se généralise aussi dans les pays nordiques, qu'il affecte tous les pays méditerranéens, et même l'Afrique.

La sécurité est difficile à organiser, à contrôler. Le cloisonnement entre les autorités et l'absence de mesures globales ne permettent pas, aujourd'hui, d'améliorer le fonctionnement de nos réseaux de transports urbains et de remédier aux problèmes de fraude, qui sont liés à l'insécurité.

Un congrès international a réuni, à Sydney, tous les transporteurs publics mondiaux. La chute du trafic dans l'ensemble des réseaux de transports urbains a été unanimement constatée. Le développement de l'insécurité dans ces systèmes de transport y contribue vraisemblablement! Cet aspect mérite donc qu'une très grande importance lui soit accordée.

Mais, je l'ai dit, le confort est également un élément important. Les transports collectifs ne l'emporteront pas sur les transports individuels si la politique actuelle est poursuivie: entassement des usagers dans du matériel inadapté, mauvaise exploitation de l'ensemble des progrès

technologiques en matière de climatisation, par exemple. Selon moi, l'augmentation du confort de notre matériel roulant doit aujourd'hui être privilégiée par rapport à l'amélioration de nos infrastructures.

J'en ai conscience, ma réflexion suppose une légère remise en cause de tous nos brillants ingénieurs qui, l'année durant, se livrent à de savants calculs pour améliorer la productivité ou multiplier les tunnels. Mais je persiste à croire que le confort est l'un des éléments importants de la politique des transports urbains.

Permettez-moi de citer deux exemples, monsieur le ministre, à l'appui de ma démonstration.

Premier exemple : l'un des systèmes de transport en commun madriléens s'effectue par autobus, lesquels sont exploités par une marque espagnole bien connue, dont je tairai le nom pour ne pas faire de publicité. Alimentés au gazole, ces véhicules sont lourds, bruyants et odorants. La compagnie qui gère ces transports a eu l'idée de mettre en place, à côté de ces autobus, des petits véhicules à essence, sur les mêmes trajets et les mêmes lignes. On peut y voyager assis, mais on paie un prix plus élevé. Néanmoins, le succès de ces petits véhicules de première classe a permis d'atténuer les difficultés financières de la compagnie des transports madriléens.

Second exemple : dans notre pays, la société de transports automobiles du Var gère des autobus et enregistre des pertes de trafic assez importantes depuis un certain nombre d'années. Voilà deux ans, il a été décidé de climatiser l'ensemble de ces autobus et d'acheter du matériel moderne – certes, c'est plus facile pour des autobus que pour des voitures de la SNCF ou de la RATP ! – et cette décision s'est traduite immédiatement par une augmentation importante du trafic, les conditions de transport répondant mieux aux aspirations des usagers.

J'en viens – cela ne vous étonnera pas, monsieur le ministre – à la continuité du service public. Sur ce point, je serai aussi ferme que courtois : on ne peut pas laisser sans réagir certaines catégories d'agents publics ou privés désorganiser complètement la circulation et le travail dans nos grandes agglomérations avec des interruptions de service ou des grèves fondées sur des motifs catégoriels généralement mineurs.

L'opinion publique attacherait du prix, me semble-t-il, à ce qu'un ministre des transports jeune et dynamique prenne l'initiative soit de se rallier aux propositions de loi que nous avons déjà déposées sur ce point à plusieurs reprises, soit de suggérer lui-même un système assurant la continuité du service : ainsi la grève représenterait l'ultime recours, après une phase obligatoire de médiation. Cela permettrait d'éviter que les malheureux voyageurs ne soient, parfois sans préavis et dans des conditions toujours dramatiques, complètement privés de tout système de transport. Il faut légiférer !

M. Jean Garcia. Il faut parler de leurs conditions de vie !

M. Jean-Pierre Fourcade. On me dira : « C'est impossible, car M. Blondel va froncer les sourcils. » Je vous réponds, monsieur le ministre, que l'affaire a été réglée pour EDF.

M. Michel Crucis. Absolument !

M. Jean-Pierre Fourcade. Ainsi, mes chers collègues, depuis quelques années, il n'y a plus de coupure de courant à EDF, car un protocole d'accord a été conclu entre la direction de l'entreprise et les organisations syndicales. Des grèves ont quand même lieu – c'est parfaitement naturel – mais il n'y a plus ni délestage ni coupure de courant.

Adoptons le même système dans les entreprises de transport, qu'elles soient publiques ou privées ! En effet – on l'ignore souvent – à Lyon, Toulouse ou Marseille, le nombre de jours de grève est aussi important qu'à Paris. Mettons en place soit un dispositif législatif, soit un système d'accords d'entreprise, afin que la continuité du service constitue l'un des éléments de la reprise en matière de transports urbains, car la préférence doit être donnée, sur le plan des financements publics, aux transports collectifs par rapport à la voiture individuelle. Le développement des transports collectifs est à ce prix : les problèmes de sécurité, de confort et de continuité du service doivent être réglés de manière claire.

M. Jean Garcia. Pour cela, il faut répondre aux aspirations des travailleurs !

M. Jean-Pierre Fourcade. L'exemple d'EDF est tout à fait intéressant à cet égard, monsieur Garcia ! En tout cas, on ne peut pas continuer à laisser exposer les voyageurs à des problèmes catégoriels qui pourraient être réglés par des instances de concertation et de médiation. (*Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR, de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

J'en viens, monsieur le ministre, à mon deuxième point : les transports ferroviaires.

Vous avez fait allusion dans votre discours introductif, à Socrate. J'en profite pour émettre un vœu : ne pourrait-on, en la matière, laisser tranquille ce pauvre Socrate ? Nos ingénieurs devraient pouvoir trouver des mots nouveaux lorsqu'ils mettent en place des systèmes informatiques nouveaux au lieu d'aller chercher Socrate, Euripide ou Œdipe ! Pourquoi toujours se référer à notre patrimoine culturel ? C'est très dangereux ! Socrate est ainsi maintenant affublé, aux yeux de nos concitoyens, de bien curieuses caractéristiques.

Mais j'en reviens au fond : si le système Socrate a été mis en place, c'est, nous dit-on, parce que les techniciens et les dirigeants de la SNCF ont cru que leur concurrent principal était l'avion. Ils ont ainsi voulu réaliser une vente de « correspondance » entre les systèmes de réservation de l'avion et du TGV. Malheureusement – et heureusement pour la SNCF – les hommes d'affaires ne sont pas les seuls à prendre le TGV ! Les familles utilisent également ce mode de transport, pour des raisons parfois inopinées. Il faut donc éviter tout recours à la sophistication.

Aux Etats-Unis et dans les pays anglo-saxons, on a supprimé l'obligation de réserver sa place dans les avions : le passager peut prendre son billet dans l'avion. De la même manière, nous devrions assouplir les conditions d'accès dans les TGV. Aujourd'hui, en effet, la sophistication du système de réservation se traduit par une baisse de trafic sur le TGV Sud-Est, par une croissance moins forte que prévu sur le TGV Atlantique et par des difficultés de tarification sur le TGV Nord : sur cette ligne nouvelle, le nombre de voyageurs est certes important, mais il est insuffisant par rapport aux différents investissements.

Puisque j'en suis aux transports ferroviaires, permettez-moi de vous soumettre une proposition : la SNCF envisage, avec raison, une restructuration de son organisation régionale. La structure actuelle est, en effet, trop centralisée. Mais le grand débat semble être de savoir si l'on installera la direction de l'Ouest parisien à Rouen, à la gare Saint-Lazare ou ailleurs. C'est un faux débat ! Il faut donner aux régions des compétences accrues, afin que chacun ait un interlocuteur unique, disposant de compétences plus importantes sur l'ensemble des trafics. L'opinion

publique constate, en effet, avec tristesse que l'on a privilégié, depuis Paris, le TGV au détriment des liaisons régionales. Cela explique sans doute les 9 p. 100 de recul qu'a connus cette année l'ensemble du trafic grandes lignes voyageurs de la SNCF !

Il faut réhabiliter le trafic à grande distance. Pourquoi ne pas envisager, par exemple, des contrats de plan interrégionaux associant l'Etat et plusieurs régions pour essayer d'améliorer les grandes liaisons transversales qui sont nécessaires et pour redonner à nos concitoyens le goût du voyage en chemin de fer, associant matériel moderne et système de réservation accessible à tous ? C'est une proposition que nous avons présentée au Gouvernement dans le cadre du grand Bassin Parisien et je vous demande de la prendre en considération.

Troisième point que je souhaite aborder : le problème du transport des marchandises, que vous avez très longuement exposé lors de votre intervention, monsieur le ministre.

En ce domaine, l'erreur que nous avons tous commise est de n'avoir pas prévu dans nos schémas d'aménagement, nos schémas directeurs, nos schémas d'agglomération, bref dans l'ensemble de nos plans, suffisamment de place pour les plates-formes permettant la rupture de trafic, le déchargement des marchandises.

Aujourd'hui, l'ensemble de nos agglomérations urbaines – c'est vrai pour Paris, Lyon, Toulouse, etc. – sont totalement congestionnées parce que le transport des marchandises n'a pas fait l'objet de prévisions suffisantes, parce qu'il n'y a pas eu organisation de l'espace préalablement au réaménagement des villes et à l'installation de notre réseau autoroutier.

La solution technique – veuillez m'excuser de le dire – consisterait, bien sûr, à dépenser beaucoup plus pour faire ce que l'on appelle les grandes autoroutes ferroviaires, qui coûtent des dizaines de milliards de francs. Mais je crois qu'il y a d'autres solutions.

La première consisterait à mettre en place un système qui favorise, à la SNCF, le développement des transports combinés fer-route. Je note en effet, que, malgré la crise, malgré la chute considérable du trafic de marchandises de la SNCF, le trafic combiné, qui, hélas ! ne représente que 15 p. 100 de l'ensemble du trafic, ne subit pas de pertes. C'est révélateur de l'apparition d'un certain nombre d'éléments nouveaux.

Dans nos schémas d'aménagement, dans nos plans directeurs de villes, il faut absolument prévoir des plates-formes multimodales permettant d'éviter cet engorgement de nos routes, de nos rues, de nos boulevards par des transports de marchandises.

J'ai lu dans votre rapport, et relevé dans votre discours, monsieur le ministre, que vous envisagiez de rétablir des conditions de concurrence. Il faut aller plus loin ; sinon, tous nos investissements destinés à favoriser les transports de voyageurs risquent d'être annihilés par une congestion venant du trafic de marchandises. A cet égard, comme l'a dit M. Jean François-Poncet tout à l'heure, le développement de la voie d'eau peut offrir un certain nombre de solutions.

Enfin, quatrième et dernier point, monsieur le ministre, vous avez abordé tant dans votre rapport introductif que dans votre discours le problème particulier de l'organisation des transports et de la responsabilité des transports publics en Ile-de-France.

Cette responsabilité doit-elle incomber aux collectivités locales ou rester aux mains de l'Etat ? Si elle continue à relever de l'Etat, il faut revoir la question car – l'exemple des vingt années passées nous le montre – on peut faire

une énorme bêtise, en matière de choix d'investissements, lorsqu'on lance en même temps de grandes infrastructures parallèles, l'une financée par la SNCF, l'autre par la RATP, parce qu'il ne faut vexer personne et donner satisfaction à tous les états-majors. Moralité, comme on s'est trompé sur les coûts de départ et qu'on a lancé tous les programmes à la fois, on éprouve aujourd'hui les plus grandes difficultés à financer.

S'il existait une autorité capable de faire le choix des investissements et d'éviter ce type d'erreurs, cela se saurait ! Il convient donc d'envisager le transfert de cette responsabilité aux collectivités locales.

Cela permettra de résoudre l'un des grands problèmes dont nous avons longuement débattu avec M. François-Poncet, celui du désengagement de l'Etat dans le coût de fonctionnement des transports de la région d'Ile-de-France, désengagement qui sera forcément long, nous le savons nécessairement progressif, mais qui doit se faire et se traduire non pas par une augmentation généralisée des tarifs actuels mais par une modification de la politique tarifaire.

Imaginons un Persan qui arrive en Ile-de-France. Que verrait-il ? Le touriste japonais qui se déplace sur tout le réseau du métropolitain et du RER paie un tarif fixe, quel que soit l'endroit où il va, alors que, au contraire, le travailleur qui effectue un trajet quotidien de son domicile à son lieu de travail dispose d'une carte orange qui, elle, est progressive et qui tient compte de la distance parcourue. Voyant cela, notre Persan se dirait que nous sommes fous et qu'il vaudrait mieux avoir, comme dans toutes les métropoles asiatiques – je vous renvoie au métro de Hong Kong, à celui de Tokyo, à celui de Singapour – une taxation à la distance applicable à tous les usagers et, au contraire, un système forfaitaire pour les abonnés, c'est-à-dire pour ceux qui utilisent le moyen de transport collectif pour faire le trajet domicile-travail.

La politique tarifaire doit être complètement inversée : il faut que le touriste qui vient à Paris acquitte son transport au prix coûtant en fonction de la distance et que le travailleur qui accomplit le trajet domicile-travail bénéficie d'un abonnement forfaitaire lui rendant plus supportable le coût du transport, avec participation de l'entreprise, car il n'est pas question de revenir sur ce point.

Par conséquent, à la question de savoir si la responsabilité des transports publics en Ile-de-France doit revenir aux collectivités locales, je réponds oui, mais en ajoutant que l'autorité la plus à même de définir le service ou de fixer les tarifs est l'agence régionale des transports, dans le cadre de la loi d'orientation des transports intérieurs.

Cela suppose que deux conditions fondamentales soient remplies.

D'abord, il faut que la dégressivité de l'aide de l'Etat s'inscrive dans la durée, afin de payer les conséquences de tout ce qui a été fait depuis trente ans. J'ai connu des ministres de l'économie et des finances qui, plusieurs années durant, n'ont pas relevé les tarifs du métro et de la SNCF. Aujourd'hui, ces non-relevements successifs se traduisent par des manques à gagner importants.

Il convient également – c'est la deuxième condition – de définir une politique tarifaire qui aille dans le bon sens, c'est-à-dire qui fasse payer le prix le plus proche possible du prix coûtant à tout utilisateur occasionnel – visiteur, vacancier, touriste, promeneur... – et, au contraire, octroie un tarif d'abonnement à l'utilisateur privilégié, qui est celui qui va de son domicile à son travail.

Tels sont, monsieur le ministre, mes chers collègues, les quatre points que je voulais aborder dans ce très intéressant débat.

Pour terminer, j'émettrai deux souhaits, et, en premier lieu, celui que, dans le débat qui va intervenir entre l'Etat et les régions pour la détermination du contenu des enveloppes des contrats de plan, les fameux 67,5 milliards de francs que l'Etat a décidé d'allouer à Mende, avec plus ou moins de compléments – c'est un point délicat sur lequel je n'insisterai pas – la place des transports soit importante.

En effet, tant pour décongestionner les agglomérations urbaines que pour mettre en œuvre une véritable politique d'aménagement du territoire, de désenclavement, l'infrastructure des transports, des communications et des télécommunications est primordiale.

Plutôt que l'on s'épuise à vouloir faire des contrats de plan sur tel ou tel sujet – la restauration des orgues de vieilles églises, par exemple – autant de sujets importants, c'est vrai, je souhaite que les contrats de plan soient focalisés sur les problèmes d'infrastructures de transport, y compris les transports par voie navigable ou par voie aérienne, car c'est un élément essentiel de l'aménagement du territoire.

Mon second souhait – il est plus difficile à réaliser – c'est que, s'agissant de la tarification, du financement de l'investissement, du calcul des modules d'équilibre, comme l'on dit, bref de l'ensemble des relations financières qui peuvent exister entre les diverses administrations de l'Etat – si celles dont vous assumez la tutelle sont importantes, il en est d'autres – et les entreprises de transport ou les collectivités territoriales, vous fassiez passer, avec le souffle de votre jeunesse, un grand vent de simplification.

Nous sommes en présence de systèmes sophistiqués et « sédimentarisés » qui, depuis un certain nombre d'années, s'empilent les uns sur les autres, si bien que plus personne ne comprend comment fonctionne aujourd'hui la tarification en matière de transports.

La SNCF, en mettant en œuvre la nouvelle ligne Paris-Lille, a inventé la notion de niveau tarifaire. Ainsi, selon que l'on fait le trajet Paris-Lille le vendredi soir, le lundi matin ou le mercredi après-midi, on se situe au niveau 1, au niveau 2, au niveau 3 ou au niveau 4 ; je crois d'ailleurs avoir compris, monsieur le ministre, que vous aviez différé la mise en place du niveau 4 jusqu'à ce que vous ayez obtenu quelques précisions supplémentaires.

Je souhaite donc que vous fassiez souffler sur toutes ces structures, tant administratives qu'entrepreneuriales, un vent de simplicité, car nos concitoyens, qui sont favorables à un développement des transports, veulent comprendre.

C'est sur ce point que je terminerai mon intervention, en souhaitant que vous reteniez un certain nombre de nos propositions. (*Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR, de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

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

M. Georges Berchet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je veux, à mon tour, remercier le Gouvernement d'avoir décidé d'organiser ce débat d'orientation sur les transports intérieurs.

Rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan pour le budget des transports terrestres, je m'exprimerai aussi en tant que responsable du dossier des transports de Champagne-Ardenne, en me permettant d'aborder des sujets peut-être désagréables pour vous, monsieur le ministre. Mais je suis haut-savoyard, et nous parlons donc le même langage. (*M. le ministre sourit.*)

J'aborderai successivement la question de la contribution des transports au développement économique, celle des moyens de financement et, enfin, celle des transferts de charges financières.

Chacun le sait ici, les transports jouent un rôle décisif dans l'aménagement du territoire et dans le développement économique. J'attache, pour ma part, beaucoup d'intérêt au fait que notre débat d'aujourd'hui puisse constituer en quelque sorte l'une des préfaces du grand débat national sur l'aménagement du territoire que va connaître notre pays d'ici à la fin de l'année.

Nous avons en effet à nous interroger sur la capacité de notre système de transports intérieurs à servir le développement du pays, et à vous signaler, monsieur le ministre, les injustices financières que le Gouvernement impose, et qui ne sont d'ailleurs que le prolongement d'injustices antérieures.

Notre réflexion doit porter sur l'ensemble du système des transports, dans ce que les spécialistes appellent une vision « multimodale » ou « intermodale ». Pour être clair, il s'agit non pas de louer ou de critiquer le fonctionnement de tel ou tel mode de transport, mais de mettre à plat l'ensemble du système et de le confronter aux moyens financiers disponibles des collectivités territoriales, qui sont trop souvent taxées.

En termes de desserte, il apparaît à l'évidence que le point de vue est très différent selon que l'on est un habitant d'une grande ville ou, au contraire, d'une zone quelque peu isolée. Dans un cas, on aspire à surmonter les inconvénients inhérents à la concentration urbaine ; dans l'autre, on essaie de survivre dans une zone enclavée et condamnée à une asphyxie économique.

Je suis, pour ma part, un élu de la Haute-Marne, où il y a Colombey-les-Deux-Eglises. Ce département, vous le savez, a perdu des habitants entre les deux derniers recensements. Il est situé dans ce que les géographes appellent la « diagonale aride ». Il est frappé de handicaps majeurs, amplifiés par une politique médiocre des transports.

Examinons le réseau ferré à grande vitesse : nous aurons, à l'horizon 2015, au Nord, le TGV Est jusqu'à Metz-Nancy et Strasbourg et, au Sud, le TGV Rhin-Rhône, Belfort-Dijon. A l'Ouest, nous avons déjà le TGV Paris-Lyon.

Chaumont et la Haute-Marne se trouvent ainsi au centre d'un quadrilatère, enclavés, oubliés, négligés par le Gouvernement. C'est le « Triangle des Bermudes » !

En matière de routes et d'autoroutes, nous attendons avec impatience la terminaison de l'autoroute A5 Paris-Troyes-Chaumont – pour nous, c'est vital – un traitement honnête de la RN 67 Saint-Dizier-Chaumont et la mise en place de l'axe routier Chaumont-Langres-Vesoul-Belfort.

Mais comment passer sous silence les inégalités financières et fiscales de notre pays ?

Il faut rappeler que l'aménagement du territoire devrait être fondée avant tout sur la solidarité nationale et régionale. Malheureusement, nous en sommes bien loin !

« En matière de transports, jusqu'où faut-il aller financièrement ? » avez-vous dit, monsieur le ministre.

L'attitude de l'Etat pour le financement des routes nationales est intolérable : non seulement il transfère les charges de gros entretien ou d'aménagement aux collectivités, mais, de plus, il le fait dans des conditions insupportables.

Par le biais des contrats de plan – nous allons en parler bientôt – il offre une participation de 50 p. 100 au département sans aucune modulation en fonction de la richesse fiscale ou de la démographie de ce département. Est-ce normal ?

Il n'est pas rare que le département le plus handicapé financièrement – la Haute-Marne est dans ce cas – soit dans l'obligation de traiter le plus grand volume de routes nationales, d'ailleurs classées prioritaires par les services de l'équipement de l'Etat.

En effet, jamais l'Etat n'a daigné entretenir ou moderniser correctement son réseau avant la décentralisation. Il a fait des promesses – je pourrais vous les citer en privé – qu'il n'a pas tenues, par exemple, pour la route nationale 67 Saint-Dizier-Chaumont lorsque le tracé de l'autoroute A 26 initialement prévu sur cet axe a été déplacé plus à l'Ouest.

La Haute-Marne a été trompée, car les engagements pris par l'Etat n'ont jamais été respectés !

Ainsi, ce retard de l'Etat en matière de routes nationales est démontré en Champagne-Ardenne, lorsque l'on effectue les calculs. Les besoins prioritaires ont été chiffrés par les services de l'Etat. On ne peut donc pas critiquer les élus. Les Ardennes auront 22 p. 100 des besoins totaux, l'Aube 13 p. 100, la Marne 29 p. 100 et la Haute-Marne, avec ses 200 000 habitants, 34 p. 100.

Financièrement, nous sommes bien loin de la dotation prévue au XI^e Plan, et la Haute-Marne sera, comme d'habitude, traitée en parent pauvre, bien que les axes cités soient reconnus prioritaires par les services techniques de l'Etat.

De surcroît et paradoxalement, vous le savez, monsieur le ministre, l'Etat, en offrant une participation financière de 50 p. 100, récupère toute la TVA de l'opération, même sur les financements imposés aux collectivités.

Finalement, la participation de l'Etat, selon que l'on se trouve en rase campagne ou en milieu urbain, n'est plus respectivement que de l'ordre de 34 p. 100 et de 12 p. 100, alors que l'on taxe le département à 25 p. 100, ainsi d'ailleurs que la région. Ce n'est pas normal !

Monsieur le ministre, vous ne pouvez pas poursuivre une telle politique et parler en même temps d'harmonisation du paysage et de solidarité nationale.

Le département de la Haute-Marne est lui-même complètement délaissé et maltraité financièrement. On peut se demander où est la solidarité financière et fiscale !

Comment pouvez-vous ne pas réagir devant de tels procédés au moment même où l'on considère que l'aménagement du territoire est prioritaire en France ?

Si l'on examine les projets actuels de la SNCF, s'agissant de l'aménagement des ex-grandes lignes régionales – on ne sait plus comment les qualifier – on constate une perte de qualité – on pourra vous le démontrer –, une augmentation des temps de transport avec rupture de charges, et l'avenir est bien sombre.

La ligne Paris-Bâle est fortement menacée par des projets de démantèlement qui intéressent, et qui vont pénaliser, Bar-sur-Aube, Chaumont, Langres, Vesoul, etc. L'électrification de cette ligne est une nécessité absolue : elle en assurerait la pérennité et une plus grande qualité.

M. Fournier, président de la SNCF, dans une lettre qu'il m'a adressée le 23 juin 1993 – je la tiens à votre disposition – affirme : « Enfin, les électrifications Paris - Chalindrey et Châlons - Saint-Dizier - Chalindrey figurent au titre des projets pour lesquels la SNCF souhaiterait trouver, dans le cadre du XI^e Plan, des financements qui permettront de ne pas obérer son compte

d'exploitation ». Il me semble bien que c'est justement la suggestion qu'a faite notre ami M. Fourcade tout à l'heure.

Or, dans le projet de mandat de négociation du troisième contrat de plan Etat-région, les infrastructures ferroviaires ne sont citées que pour mémoire ; aucun crédit n'est prévu, et, malgré tout cela, le conseil régional est fortement sollicité financièrement pour réaliser le TGV Est sans que soit prévues des mesures compensatoires – je vous renvoie au rapport Essig – alors que d'autres régions en ont bénéficié. Je pense notamment à l'électrification des lignes vosgiennes.

Lancer toujours plus de TGV sans nuire à un aménagement équilibré du territoire – là réside le vrai problème –, est un objectif idéal. Or, paradoxalement, le développement des TGV ou des trains rapides encadrant la Champagne méridionale et la Haute-Saône démolit le Paris - Bâle qui en est la diagonale.

Monsieur le ministre, il faut réviser la loi d'orientation des transports intérieurs et suspendre l'application des conventions imposées aux conseils régionaux. Il est hautement souhaitable que l'Etat assume à nouveau et clairement ses responsabilités en matière de voiries nationales et de grandes liaisons ferroviaires de type classique hors TGV.

Il n'est pas possible, dans notre France, que l'on conditionne sans cesse le service public à la rentabilité. Lorsqu'un maire décide de fleurir une place, ce n'est pas rentable, mais cela concourt à la qualité de la vie. On devrait travailler un peu dans le même esprit.

Comment, avec une telle conception, parler d'aménagement du territoire et sortir un malheureux département comme celui de la Haute-Marne de cette zone qualifiée de diagonale aride ?

Cela devrait être votre objectif et nous comptons sur vous, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur certaines travées du RDE, ainsi que sur les travées de l'Union centriste, des Républicains et Indépendants et du RPR.*)

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

M. Hubert Haenel. Monsieur le ministre, je vous remercie au préalable d'avoir bien voulu organiser en premier lieu devant le Sénat le grand débat que nous attendions sur les transports intérieurs. La commission que j'ai eu l'honneur de présider l'avait d'ailleurs suggéré ; nous obtenons donc satisfaction.

Si j'en avais le temps, je commencerais par évoquer les « dessous » de cette commission. Mais je vous épargnerai les péripéties des relations entre notre commission et la SNCF ; elles pourraient d'ailleurs faire l'objet, le moment venu, d'une annexe : « Les dessous du rapport ». Inimaginable, mais vrai ! (*M. le ministre sourit.*)

Les dirigeants ne voulaient pas admettre, par exemple, un déficit grandissant, aujourd'hui avoué, d'environ 8 milliards de francs et une dégradation de la qualité du service ferroviaire sur l'ensemble du territoire ainsi qu'un mécontentement accru des usagers, qui ne tenait d'ailleurs pas uniquement à la mise en place du système SOCRATE. Pour autant, pouvions-nous avoir raison contre tant d'intelligence, de technicité, de suffisance et parfois même de maladresse !

Les temps ont changé. Aujourd'hui, la SNCF semble se réveiller. Elle se débat, mais elle le fait encore de façon beaucoup trop parcellaire, à mon avis, parfois maladroitement.

Au début du mois de septembre, par exemple, un grand concert médiatique est orchestré. La SNCF renoue enfin avec ses usagers. Eh bien, il était temps ! C'est

certes un louable effort qui mérite d'être salué mais dont il faudrait aussi mesurer les effets au jour le jour et sur le terrain, d'ici à quelques mois, en nous demandant - on pourrait d'ailleurs créer une commission d'enquête sur ce sujet un jour ou l'autre - ce qui a changé.

J'aborderai maintenant le fond sous forme de questions et de suggestions axées autour de trois grands principes : d'abord, l'obligation pour l'Etat de recadrer la SNCF au bon sens du terme et de clarifier ses missions, ensuite, la nécessité d'inscrire résolument l'avenir du rail dans une perspective et une politique globale des transports et, enfin, le besoin de contraindre ou d'aider la SNCF à sortir de son splendide isolement.

A tout seigneur tout honneur, je commencerai par l'Etat. Les carences constatées sont aussi et d'abord, il faut le souligner - vous me l'avez dit en tête à tête et vous le confirmerez sans doute - celles des pouvoirs publics. L'Etat s'est désengagé depuis bien des années de ses missions face à l'entreprise.

Aussi, monsieur le ministre, vous poserais-je quelques questions très précises et concrètes.

Envisagez-vous de faire assumer à l'Etat son rôle de conception et d'arbitrage en matière de transports ?

Etes-vous prêt à exercer, au sens noble et fort du terme, votre tutelle à l'égard de la SNCF et à vous en donner les moyens ?

Etes-vous prêt, dans le cadre des négociations préalables au prochain plan Etat-SNCF, à définir clairement les missions de service public et d'aménagement du territoire imposées à la SNCF par l'affirmation d'un véritable service public de desserte du territoire et, bien entendu, à les compenser budgétairement ?

Pourquoi, monsieur le ministre - ma question mérite réflexion - ne pas faire coïncider le plan Etat-SNCF avec le XI^e Plan et les contrats de plan Etat-région et avec la durée des conventionnements entre la SNCF et les régions ?

Quelle place aura le chemin de fer dans les futurs contrats de plan Etat-région que nous allons signer en fin d'année ? En Alsace en particulier, où cela relève de mes responsabilités, nous réclamons très fortement la création d'une ligne significative « transport ferroviaire » dans les contrats de plan.

Monsieur le ministre, puisque la nécessité s'en fera bientôt sentir, envisagez-vous un contrat d'objectifs et de moyens avec le nouveau président de la SNCF dont la nomination doit intervenir à la fin de l'hiver ? Il importe de lui assigner un projet d'entreprise afin de permettre au personnel de se retrouver dans son entreprise et de susciter l'adhésion. La SNCF doit renouer le contact avec l'ensemble de son personnel démotivé par toute une série de réformes, un avenir incertain, une image dévalorisante, sans perspective d'avenir.

La culture actuelle de l'entreprise SNCF est en souffrance, inadaptée aux enjeux contemporains. Une véritable révolution culturelle nous paraît indispensable.

Etes-vous prêt, monsieur le ministre, - et dans l'affirmative, comment ? - à promouvoir une politique multimodale des transports ?

Etes-vous prêt à favoriser la naissance de véritables systèmes régionaux de transport irriguant le territoire ?

Une concertation avec les différentes collectivités territoriales compétentes devrait permettre d'harmoniser les horaires et les correspondances entre les transports ferroviaires, les services routiers de voyageurs et les transports urbains, de développer l'usage du billet unique, valable

pour tous les modes de transport utilisés, d'améliorer la cohérence des investissements réalisés au niveau régional et local.

En contrepartie, il y aurait lieu - je me tourne vers le président de la commission des finances du Sénat - de transférer au profit de la région, par l'intermédiaire de contrats de plan, les crédits d'Etat affectés aux services régionaux de la SNCF, soit quelque 4 milliards de francs par an.

M. Christian Poncelet. Monsieur Haenel, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Hubert Haenel. Je vous en prie.

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

M. Christian Poncelet. Je remercie M. Haenel de son amabilité.

En écho à ses propos, je souhaiterais vous interroger, monsieur le ministre, sur le financement du projet de TGV Est.

Permettez-moi, tout d'abord, de vous féliciter : par votre action déterminée, vous êtes parvenu, six mois seulement après votre arrivée à la tête de ce grand ministère, à donner sa forme définitive à un projet qui était bloqué depuis longtemps et qu'attendaient avec impatience toutes les populations de l'Est - mon collègue Haenel ne me démentira pas !

Je rappellerai brièvement les principales modalités financières de la participation des collectivités intéressées telles qu'elles ont été définies par le Gouvernement, avec l'accord des partenaires concernés, le 23 septembre dernier : apport de 3 milliards de francs de subventions par les collectivités de l'Est, région Champagne-Ardenne, région Lorraine et collectivités locales d'Alsace dont 1 milliard de francs pour les collectivités locales de Lorraine sur un total de 20,5 milliards de francs.

Je souhaite insister sur un premier point : l'évolution défavorable des finances des collectivités locales - M. Fourcade, président du comité des finances locales, peut confirmer mon propos - ne permettra pas de dépasser cette enveloppe. J'attends en particulier du Gouvernement qu'il s'engage à ne pas solliciter plus avant les budgets locaux au cours de la mise en œuvre de ce projet, c'est-à-dire, pour la Lorraine, à ne pas exiger des collectivités plus du milliard de francs aujourd'hui demandé et accepté.

Les collectivités concernées devront, en effet, faire face dans les prochaines années à une explosion des dépenses d'action sociale et d'équipement scolaire.

Dans le même temps, elles subissent un net ralentissement du taux de progression de leurs recettes pour des raisons bien connues : moindre croissance des bases de taxe professionnelle, effondrement des droits de mutation dû à la crise immobilière, stagnation des dotations de l'Etat, entorses au principe de la compensation intégrale des dégrèvements d'impôts locaux décidés par la loi. Il n'est pas nécessaire d'insister sur ce point.

Au-delà de cette confirmation, monsieur le ministre, je souhaiterais en obtenir une autre. Il était, en effet, convenu que la construction du TGV Est serait accompagnée simultanément - j'insiste sur cet adjectif - de l'électrification des lignes Nancy - Remiremont et Nancy - Saint-Dié. Je remercie notre collègue M. Berchet d'être intervenu voilà un instant sur ce point particulier. La participation de 1 milliard de francs de la région Lorraine reste subordonnée à la réalisation de cet engagement.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, m'apporter toute garantie à ce sujet ? Je vous remercie, par avance, de votre réponse, que j'espère positive.

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur Haenel.

M. Hubert Haenel. La mise en œuvre d'une politique multimodale des transports suppose aussi - il s'agit d'un point très important - une harmonisation des conditions de concurrence entre le rail et la route. Cette harmonisation devra être progressive et concertée afin de ne pas fragiliser davantage, dans une conjoncture déjà difficile, la situation des entreprises de transports routiers.

Monsieur le ministre, envisagez-vous de vous donner les moyens d'y voir plus clair ? Au cours des travaux de la commission, on nous a dit tout et son contraire à propos de cette concurrence.

Il importe aussi de considérer l'extension du réseau à grande vitesse non plus sous l'aspect exclusif et réducteur de sa seule rentabilité commerciale au sens étroit du terme, mais également sous l'aspect de sa rentabilité économique et de son utilité sociale pour les régions desservies. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous en dire plus long que le communiqué dont nous avons eu connaissance sur le financement du TGV Est-européen ?

Qu'en est-il aussi du dossier Rhin-Rhône ? Envisagez-vous, comme je vous l'avais suggéré dans une lettre récente, de forcer la marche pour rattraper le retard ?

M. Emmanuel Hamel. Il serait temps !

M. Hubert Haenel. Envisagez-vous de transformer les services régionaux de voyageurs actuels en un véritable service public régional, dont l'organisation et le fonctionnement incomberaient directement aux régions ? Celles-ci, en étroite concertation avec les autres collectivités locales, superviseraient l'organisation des transports ferroviaires régionaux en fonction des besoins des populations concernées et veilleraient à une réelle complémentarité entre les différents modes de transport.

La région d'Ile-de-France, à laquelle les dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI, ne sont actuellement pas applicables, se verrait, elle aussi, confier la responsabilité effective de l'organisation des déplacements sur son territoire de compétence.

De son côté, la SNCF remplirait davantage le rôle d'un prestataire de services, apportant aux régions sa compétence technique et conservant la responsabilité exclusive de la surveillance et de l'entretien des infrastructures ferroviaires. Une telle solution, qui ne peut avoir pour effet de remettre en cause l'unicité de l'entreprise, nécessiterait notamment une adaptation de la LOTI et de l'actuel cahier des charges de l'entreprise.

Monsieur le ministre, comment allez-vous permettre l'inévitable adaptation de l'activité fret à l'évolution du marché des transports de marchandises ? Il faut s'interroger sur l'avenir du lotissement qui paraît engagé dans une phase de déclin difficilement réversible. Il faut agir pour le développement du transport combiné en envisageant notamment de confier à un organisme spécialisé, associant l'Etat, la SNCF et les entreprises de transport routier, le soin de promouvoir entre eux ce mode de transport.

Envisagez-vous, monsieur le ministre, d'identifier plus précisément les potentialités du projet d'autoroute ferroviaire ? On en parle beaucoup, mais on ne sait pas encore très bien à quoi il peut correspondre.

Envisagez-vous aussi un renforcement de la cohésion du groupe SNCF ? On compte 315 sociétés en 1991 contre 177 en 1985. Il devrait être recentré autour d'activités constituant un complément nécessaire et rentable du transport ferroviaire.

Ne serait-il pas possible et souhaitable de demander un audit à l'inspection des finances ou à la Cour des comptes sur ce groupe SNCF, que certains appellent d'ailleurs la « nébuleuse SNCF » ?

En vue d'une collaboration effective et loyale entre la SNCF et les pouvoirs publics, il convient d'adapter les structures administratives de l'Etat à l'exercice d'une tutelle rénovée. Il apparaît également nécessaire, si la région se voyait confier l'organisation d'un service public régional de voyageurs, de formaliser ses relations avec la SNCF à travers ce que l'on pourrait appeler un « contrat de service public régional », définissant précisément les responsabilités de chacun des deux partenaires, les liaisons ferroviaires concernées et les modalités d'une détermination paritaire et concertée de la fréquence et de la régularité de ces liaisons, du nombre de points d'arrêt desservis et de gares maintenues en activité.

Le succès d'un tel dispositif et son insertion harmonieuse dans le cadre du réseau ferroviaire national suppose que chaque région ait en face d'elle, pour traiter au nom de la SNCF, un interlocuteur unique et responsable, et que la représentation des collectivités territoriales au sein même du conseil d'administration de la SNCF soit davantage institutionnalisée par le biais de représentants des régions, des départements et des communes.

La charge financière des investissements programmés ou prévus, notamment pour la construction des lignes à grande vitesse, ne pourra être supportée que grâce à la recherche de nouveaux partenaires - vous en êtes convenus - et à la mise en œuvre de nouvelles modalités de financement telles que le recours au crédit-bail ou à la société d'économie mixte. Mais cela suppose un changement profond des mentalités qui ont cours. Quai de Bercy. (*Sourires.*) Le Gouvernement l'envisage-t-il, monsieur le ministre ?

Une proposition de loi que j'ai d'ailleurs signée avec M. Daniel Hoeffel attend d'être inscrite à l'ordre du jour complémentaire.

Enfin, monsieur le ministre, d'après ce qui se dit et ce que l'on sait, vous seriez sur le point de donner votre feu vert à la réorganisation territoriale de la SNCF. Je vous le répète, monsieur le ministre, prenez garde de ne pas vous faire piéger !

L'idée est séduisante. Il faut, c'est vrai, donner à la SNCF la possibilité de se redéployer, de faire des économies d'échelle. Les bons arguments, j'en conviens, ne manquent pas. Mais est-ce le moment ?

La fragilité sociale de la SNCF demeure. Le risque de démobilitation des cadres des régions existe. En plus, je dois vous dire qu'il n'y a eu qu'un semblant de concertation avec les élus locaux ! Enfin, est-ce vraiment le moment de procéder à une réforme décidée par l'actuel président, mais qui sera appliquée par le futur patron, mis ainsi devant le fait accompli ?

M. Emmanuel Hamel. Ce sera peut être le même !

M. Hubert Haenel. Ne peut-on attendre quelques mois ?

Puis-je donc me permettre de vous demander avec beaucoup d'insistance, monsieur le ministre, d'y réfléchir encore et de consulter à nouveau ? La réforme n'est pas « mûre » et, il faut bien le dire, il y a plus urgent ! La

SNCF a mieux à faire actuellement dans sa stratégie - tout au moins affichée - de reconquête de ses clients et du territoire.

Voilà, monsieur le ministre, brossées à trop grands traits, les questions que nous nous posons et les suggestions que nous formulons. Nous devons, ensemble, mener et gagner la bataille du rail des temps modernes. Allez-vous vous engager dans cette bataille avec nous, monsieur le ministre ? *(Très bien ! et applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.)*

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

M. Jacques Genton. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il serait surprenant que, dans un débat sur les transports, fussent-ils intérieurs, on n'évoque pas l'intervention de la Communauté. Le président de la commission des affaires économiques n'a d'ailleurs pas manqué de le faire.

Je me permettrai de retenir votre attention sur deux points particuliers, que je considère comme importants.

D'abord, les institutions européennes s'intéressent actuellement de très près aux transports routiers, qui représentent 70 p. 100 de toutes les activités du transport de la CEE. Le conseil des ministres a trouvé un accord sur la fiscalité routière et la libéralisation du transport de marchandises dans la Communauté. Or nous devons avoir présent à l'esprit que ce mode de transport est déjà caractérisé par une concurrence très forte entre les transporteurs de taille fort variable. Cela m'amène à vous demander quelles mesures le Gouvernement pourra prendre pour éviter que cette libéralisation ne conduise à une détérioration des conditions sociales et de sécurité.

Ensuite, le traité de Maastricht prévoit la réalisation de réseaux transeuropéens ; le réseau routier est particulièrement concerné. Les conseils européens d'Edimbourg et de Copenhague ont permis de débloquer des sommes importantes en faveur de leur réalisation.

Monsieur le ministre, il nous paraît opportun, tant pour l'information du Parlement que pour l'information du public, de savoir où en sont les réflexions sur ce sujet. Quelle est l'importance des aménagements nécessaires en France en vue de cet objectif ? A quelle échéance peut-on envisager la réalisation de ces réseaux transeuropéens ?

Bien que d'autres questions se posent en matière de transports sur le plan communautaire, je n'ai retenu que celle-là car elles sont graves de conséquences pour les transporteurs, qu'il s'agisse des entrepreneurs ou des salariés, et pour l'ensemble des usagers des grands réseaux transeuropéens.

Si les réponses qu'elles recevront devaient être négatives, il s'ensuivrait un préjudice pour les personnes, pour les Etats, mais sans doute aussi - vous m'attendiez sur ce point ! - pour la construction de l'Union européenne. Vous ne serez pas surpris que je déclare alors que ce serait bien dommage ! *(Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, ainsi que sur les travées des Républicains et Indépendants.)*

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

M. Gérard Gaud. Monsieur le ministre, dans le vocabulaire que l'on emploie maintenant en matière de transport de marchandises, un adjectif revient souvent : « intermodal ». On parle, en effet, de transports intermodaux, de plate-forme intermodale, de techniques intermodales, etc. Cet adjectif sonne bien, il fait sérieux et il semble au premier abord harmonieux et équilibré. Je voudrais vous démontrer qu'il n'en est malheureusement rien.

En effet, il existe un profond déséquilibre entre les divers types de transport. Certains profitent de développements importants, comme les transports terrestres - rail et route - d'autres, comme Cendrillon, sont condamnés à la portion congrue. Il s'agit du transport par voie d'eau. En effet, alors que des centaines de milliards de francs - vous en avez donné le détail tout à l'heure, monsieur le ministre - sont attribués à la SNCF et aux routes, dans le projet de budget pour 1993, 110 millions de francs seulement seront accordés, cette année, à l'établissement public Voies navigables de France, qui, comme l'indique son intitulé, assure la gestion de l'ensemble des voies navigables françaises.

Monsieur le ministre, mon intervention a pour objet d'attirer, une fois de plus, votre attention sur la nécessité, vitale pour la France, de disposer un jour - et rapidement - d'un grand réseau de voies navigables au gabarit européen. N'aviez-vous pas souhaité, dans votre propos préliminaire, que ce sujet soit largement évoqué ? Ce fut aussi le souhait de M. François-Poncet.

Je vais plus précisément vous parler du problème de la liaison Rhin-Rhône, qui a été abordé par M. Haenel. Mon ami M. Emmanuel Hamel, que j'ai rencontré sur le Rhône, y est également favorable. Ce faisant, j'interviens au nom de nombreux parlementaires concernés par cette liaison, notamment M. Jacques Rocca Serra, qui est président du groupe de travail « Rhin-Rhône » au Sénat, qui aurait bien voulu nous exposer ses arguments, mais qui ne pourra malheureusement pas être là demain.

Comme vous, monsieur le ministre, je suis originaire de la région Rhône-Alpes ! *(Sourires.)*

Cette liaison Rhin-Rhône est inscrite au schéma des voies navigables nationales, lui-même établi en cohésion avec le schéma européen des voies navigables.

En cinquante ans, sous l'impulsion de la Compagnie nationale du Rhône, qui a réalisé des canaux et des écluses avec tous leurs équipements hydroélectriques sur le Rhône, en accord avec les services de la navigation, qui ont eux-mêmes effectué divers travaux, 550 kilomètres ont été aménagés au gabarit européen sur le Rhône, sur la Saône et également en Alsace. Des travaux doivent être encore effectués sur environ 200 kilomètres pour terminer la liaison Rhin-Méditerranée et, au-delà, la liaison mer du Nord-Méditerranée.

Ce vieux projet, qui fut évoqué voilà plus de quinze ans, a connu une lente, très lente progression. Au départ, la loi du 4 janvier 1980 décida la réalisation de la liaison à grand gabarit Rhin-Rhône et en confia à la fois la réalisation et l'exploitation à la Compagnie nationale du Rhône dont tant le capital que le conseil d'administration se sont ouverts, dans cette perspective, à six régions françaises importantes représentant plus de 15 millions d'habitants, qui soutiennent cet objectif prioritaire.

Cette liaison Rhin-Rhône avait été déclarée d'utilité publique par décret du 29 juin 1978, une DUP, qui a été prolongée de dix ans par un décret du 28 avril 1988, ayant entre-temps été inscrite au schéma directeur des voies navigables par décret du 17 avril 1985.

Devant cette volonté administrative exprimée, même si celle-ci a manqué de dynamisme, pour réaliser cette liaison fluviale, et devant les retards cumulés quant à la mise en œuvre des travaux pour passer le seuil de Bourgogne, on peut se demander pourquoi aucune décision favorable concrète n'est intervenue.

La réponse à cette question est connue : elle réside, pour l'essentiel, dans des oppositions écologiques dont certains aspects ont été et sont encore plus politiques que techniques et scientifiques. Il est du reste amusant, mon-

sieur le ministre, de constater que des écologistes, comme ceux de Franche-Comté, sont, pour la voie d'eau, favorables à des tracés nordiques dont ils vantent les mérites, mais oublient le Doubs.

Il semble qu'actuellement, dans les milieux proches du Gouvernement, on s'interroge sur d'autres tracés de voies navigables plus latéraux, de l'Est vers la Seine, par exemple.

La réflexion qui me conduit, avec d'autres sénateurs, à soutenir la liaison fluviale Rhin-Rhône n'est pas dirigée contre une autre liaison fluviale, la liaison Seine-Nord par exemple, dont la vocation est beaucoup plus franco-française. Mes arguments pour sa réalisation prioritaire sont les suivants.

La liaison Rhin-Rhône, au gabarit européen, par sa valeur structurante, dépasse le seul cadre de sa mission de mode de transport fluvial intérieur. Cet important équipement européen, en reliant le triangle lourd du nord de l'Allemagne et du Benelux, valorise nos ports français méditerranéens, qui en ont, hélas !, grand besoin actuellement.

Au moment où la mer Méditerranée devient un secteur à fort développement potentiel, où la politique française vis-à-vis du Maghreb, de l'Afrique en général et du Moyen-Orient est un objectif économique affirmé, l'axe fluvial Rhin-Rhône prend une valeur accrue.

Actuellement, la saturation des transports terrestres, routiers notamment, sur l'axe Nord-Sud engendre des risques pour la sécurité des personnes et aggrave la pollution atmosphérique.

De plus, la réalisation de la grande liaison fluviale Rhin-Main-Danube commence à donner sa pleine mesure et démontre les importantes possibilités économiques et commerciales des voies d'eau. Ainsi, 4 millions de tonnes ont été transportées cette année malgré le blocage politique du Danube.

Enfin, le Gouvernement souhaite également, par des grands travaux de génie civil, relancer notre économie. C'est pourquoi les travaux de la liaison Rhin-Rhône peuvent être entrepris à brefs délais. Les dossiers techniques sont prêts. La DUP a été obtenue, ce qui n'est pas le cas pour d'autres liaisons fluviales qui devraient attendre trois à quatre ans.

En outre, les travaux ne sont absolument pas inflationnistes. Au contraire ! Monsieur le ministre, compte tenu de ces arguments, qui ne sont pas exhaustifs, il est urgent que vous preniez une décision favorable pour que ce grand axe Rhin-Rhône, non seulement fluvial, mais aussi économique, soit terminé à l'aube du troisième millénaire.

Pour ce faire, je souhaite, avec de nombreux parlementaires, élus locaux, responsables économiques, responsables des transports, que les crédits nécessaires à la poursuite des travaux dans la traversée de la Franche-Comté soient inscrits dès la première année du XI^e Plan. Ils permettraient de donner la suite logique à des investissements lourds déjà réalisés sur le Rhône, la Saône et en Alsace, qui se chiffrent par milliards de francs et qui représenteraient, si le dernier tronçon n'était pas réalisé, un gaspillage singulier et impardonnable.

Nous approuvons tout à fait, monsieur le ministre, la rédaction du document introductif au débat national sur l'aménagement du territoire selon lequel les caractéristiques de l'axe Saône-Rhône conduiraient à se donner les objectifs de développement suivants : la maîtrise des flux de transport par la valorisation de ceux qui participent à

la prospérité des activités qu'ils servent et par la diminution de ceux dont les inconvénients - congestion, pollution - sont supérieurs aux avantages qu'ils apportent.

Ne trouve-t-on pas là, monsieur le ministre, la définition presque mot pour mot des caractéristiques de la voie navigable Rhin-Rhône : non polluante et génératrice d'un développement économique plus équilibré, plus harmonieux et, je reprends votre terme, monsieur le ministre, intermodal. (*M. le ministre sourit.*)

Nous attendons donc avec confiance une décision favorable, qui donnerait toute sa valeur économique et sociale à cet axe qualifié dès le V^e Plan de « plus grand projet d'aménagement du territoire ».

Dans votre intervention liminaire, vous avez indiqué, monsieur le ministre, qu'il conviendrait de mobiliser les moyens financiers en partant des ressources envisageables et vous avez, en particulier, cité la Compagnie nationale du Rhône. Vous nous donnez ainsi un espoir supplémentaire à propos de la liaison Rhin-Rhône. En effet, nous ne comprendrions absolument pas qu'une participation financière puisse être demandée à la CNR pour une liaison fluviale autre que celle qu'elle a si largement contribué à créer, à modeler et à rendre opérationnelle sur plus de 500 kilomètres. C'est pourquoi, monsieur le ministre, nous avons confiance dans l'avenir de la liaison Rhin-Rhône. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. Jean Garcia.

M. Jean Garcia. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'interviendrai, en appuyant les propos de mon collègue M. Félix Leyzour, au sujet des problèmes de l'Île-de-France.

Pouvoir se déplacer facilement, rapidement, confortablement, humainement, vous l'avez dit, monsieur le ministre, et à un coût à la portée de tous, constitue une exigence à laquelle il s'agit de répondre. Assurer l'environnement s'impose également. J'évoquerai, à ce propos, l'exigence de la couverture en ville de l'autoroute A 86, à Bobigny et à Drancy, communes qui se trouvent dans ma circonscription, et de l'autoroute A 1, à Saint-Denis.

Je ferai trois remarques de caractère général.

Premièrement, la tendance à utiliser l'automobile au lieu des transports en commun dans les grandes agglomérations pose de véritables problèmes. Or il s'agit non pas de multiplier les contraintes en tous genres pour l'automobiliste, mais bien d'accorder dans les faits une priorité au développement des transports en commun. Beaucoup reste à faire afin de les rendre plus attractifs.

Deuxièmement, faire un tel choix doit correspondre au développement du service public, qui a démontré de longue date, et encore aujourd'hui, bien qu'il soit de plus en plus fragilisé, sa capacité à répondre aux besoins de plus en plus lourds et divers.

Troisièmement, les infrastructures nouvelles indispensables requièrent de nouvelles sources de financement, comme vous l'avez dit, monsieur le ministre.

Une certitude s'impose : il faut arrêter de faire des usagers des transports en commun, des automobilistes et des contribuables de véritables « vaches à lait » et de les prendre en otage. Il faut répondre à leurs aspirations légitimes, comme je le disais à notre collègue, M. Fourcade, lorsque je l'ai interpellé.

Tous les usagers des transports urbains, quels qu'ils soient, constatent la dégradation de la situation. Les grèves dans le métropolitain en découlent. Néanmoins, si les usagers vivent difficilement ces moments, ils savent

que leurs intérêts sont communs avec ceux des salariés face aux attaques contre le service public. Les causes profondes de cette situation sont ailleurs.

Constatons qu'en dix ans la SNCF a supprimé plus de 50 000 emplois dans le pays, dont 7 000 en région parisienne.

L'éloignement entre l'habitat et le lieu de travail font aussi partie du malaise ressenti. Il faut tendre à les rapprocher, ce qui nécessite certainement de s'opposer à cette gangrène que constitue la spéculation immobilière et de travailler au règlement du problème de l'emploi. Ces décisions sont à rapprocher de la volonté politique d'aménager l'Île-de-France en place forte de la finance et du tourisme dans le cadre du Marché unique et de l'Europe de Maastricht, comme le disait M. Félix Leyzour.

Il faut faire du transport en commun une véritable priorité du développement urbain.

Il faut défendre et améliorer le service public, qui constitue un atout original et qui est aujourd'hui fragilisé par les critères de rentabilité financière et de recherche de productivité contre les hommes.

Bref, s'attaquer aux causes de la situation actuelle exige un changement important d'orientation.

Pour la région d'Île-de-France où l'on observe les plus grandes inégalités, la solution, selon vous, consiste à décentraliser les transports. Au regard des besoins humains, du développement de la région, il est difficile d'y déceler une grande ambition ! Des dangers réels et très lourds de conséquences peuvent être en revanche soulevés.

Monsieur le ministre, le caractère spécifique de la région d'Île-de-France est indéniable. Ce n'est pas elle qui définit son SDAU : la LOTI ne s'y applique pas et le texte législatif prévu n'a jamais vu le jour. Vous dites vouloir changer cela pour des raisons financières et pour assurer un meilleur équilibre entre cette région et le reste du pays.

Monsieur le ministre, nous dénonçons le risque évident de désengagement de l'État en matière de transport en Île-de-France. Cela aurait de lourdes conséquences pour l'avenir et le développement des transports en commun, pour le service public, assuré principalement par les deux entreprises nationales que sont la RATP et la SNCF, pour les salariés de ces sociétés dont nous défendons le statut, le régime spécifique de santé et de retraite et, enfin, pour les usagers, contribuables, automobilistes, sur lesquels pèserait une augmentation considérable du financement, notamment, pour les derniers cités, par le biais du péage urbain, que nous dénonçons, comme l'a fait mon ami M. Félix Leyzour. Le péage sur les autoroutes serait un nouvel impôt qui frapperait lourdement les salariés d'Île-de-France.

En tout état de cause, ce n'est pas du côté des usagers qu'il faut chercher les moyens de financement. Il est temps d'arrêter les augmentations qui approchent 5 p. 100 chaque année en matière de transports en commun.

Au contraire, les cartes de transport doivent être progressivement remboursées intégralement par l'employeur. Il faut de plus instaurer une carte orange pour les jeunes lycéens et étudiants ainsi que pour les chômeurs, aujourd'hui si nombreux.

A ce propos, monsieur le ministre, pouvez-vous assurer à tous les Franciliens qu'il n'est pas porté atteinte, dans vos projets actuels, à la carte orange telle qu'elle existe aujourd'hui ?

De nouveaux financements peuvent être trouvés en faisant payer les véritables bénéficiaires. Les entreprises doivent participer plus largement au financement des transports, à l'inverse de ce qui se passe aujourd'hui.

Il en est de même pour les grands magasins et surfaces commerciales, pour les promoteurs immobiliers et pour les compagnies d'assurances, qui, elles, consacraient ainsi un investissement en faveur de la sécurité.

Pour répondre aux besoins, nous proposons donc de taxer les produits financiers et spéculatifs, qui sont considérables dans la région. Il faut savoir, par exemple, que les deux tiers de « l'impôt sur les grandes fortunes » sont versés par des contribuables résidant en Île-de-France.

L'aspect de la sécurité et de la sûreté est aussi un point très sensible. Il importe d'en finir avec l'idée du « risque calculé », qui est une notion inhumaine, et de se doter à nouveau des moyens matériels et en personnel pour un entretien préventif. Cela implique, monsieur le ministre, d'arrêter la casse des ateliers d'entretien à la RATP et à la SNCF, comme c'est le cas à Vitry, et de renoncer aux machines sans conducteur.

De même, il importe que des agents en nombre suffisant soient présents dans les stations et les gares pendant toute la durée du service, ce qui n'est pas le cas actuellement, vous le savez. Un service public humanisé est à reconquérir. Cela fait partie de la politique de la ville.

Enfin, s'agissant du développement des transports en commun, pour répondre aux besoins, de nouvelles infrastructures utiles socialement et économiquement sont tout à fait indispensables.

A cet égard, de nombreuses et fort intéressantes propositions existent, émanant particulièrement d'organisations syndicales ou d'usagers. Elles visent notamment à un maillage plus dense, utilisant la complémentarité des modes de transports, ce qui implique le prolongement des lignes de métro vers la banlieue.

Ces propositions concernent également le développement des liaisons banlieue-banlieue, à l'exemple du tramway Saint-Denis - Bobigny - réalisé par le conseil général, que préside mon ami Georges Valbon - qui devrait s'intégrer au projet dit « Orbitale », ou du Trans-Val-de-Marne, dont la réalisation n'aurait pu se faire sans l'action déterminée du conseil général d'union démocratique.

La mise en place de « sites propres » permettant aux autobus de se déplacer plus rapidement fait encore l'objet de propositions bien connues.

Voilà, monsieur le ministre, les quelques réflexions que le temps qui nous est imparti nous permettait de développer concernant les transports en Île-de-France.

Mme Hélène Luc. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Paul Girod.

M. Paul Girod. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le Gouvernement me paraît d'autant plus fondé à nous inviter à débattre sur les transports qu'un débat encore plus large sur l'aménagement du territoire va s'engager à travers tout le pays.

Au risque de paraître enfoncer une porte ouverte, je tiens à souligner que le transport constitue l'essence même de la vie économique, voire de la vie tout court. Depuis la nuit des temps, chaque fois que croissent les possibilités de transporter les hommes et les marchandises, c'est toute l'activité qui se développe et la civilisation qui progresse.

Une politique des transports suppose que trois conditions soient réunies. Il faut d'abord des marchandises à déplacer ou des personnes qui aient besoin de se déplacer. Il faut ensuite des transporteurs, relevant de l'initiative individuelle ou collective. Il faut enfin des infrastructures.

L'existence de marchandises à transporter ou de personnes susceptibles d'avoir envie de se déplacer est liée à la vie économique globale et relève donc plutôt de la politique générale de l'Etat. Ce n'est pas véritablement l'objet du présent débat. En revanche, avec les transporteurs et les infrastructures, nous sommes dans le vif du sujet.

Vous me permettez de vous livrer à cet égard quelques réflexions à partir des pistes, parfois fort intéressantes, qu'ouvrent les documents que vous nous avez fait parvenir, monsieur le ministre.

C'est un truisme de dire que le rôle du Gouvernement est d'essayer de trouver un équilibre entre le transport par fer, le transport par route et le transport par eau.

S'agissant du premier, j'ai noté avec beaucoup d'intérêt, dans les documents qui nous ont été soumis, que, pour la première fois, il est question, sinon de rompre le monopole de la SNCF sur les transports ferroviaires, au moins d'assouplir les conditions d'exercice de ce monopole dans un certain nombre de cas, en particulier en ce qui concerne les lignes que la SNCF considère, compte tenu de son mode de comptabilité, comme non rentables. Il reste que, si le mode de comptabilité peut être remis en question, les constatations relatives aux taux de fréquentation sont plus difficilement contestables.

N'y a-t-il pas là, monsieur le ministre, une idée à creuser ? Il s'agirait de faire reprendre par des transporteurs plus souples dans leur règlement et mieux adaptés à la clientèle les petites lignes que la SNCF a tendance à abandonner, au grand dam des régions.

Vous avez également développé un peu plus qu'on ne le fait d'habitude le chapitre concernant les transports par eau. Ce n'est pas moi qui vous désapprouverai sur ce point. J'ai relevé en particulier une phrase selon laquelle il conviendrait de cesser de distribuer des crédits dans tous les sens en vue de changer les gabarits et de concentrer l'effort sur une infrastructure qu'on choisirait de mettre effectivement en place. Pour ma part, j'ai quelques idées sur l'infrastructure qu'il faudrait réaliser ; j'y reviendrai dans un instant.

Sur la question de la nécessaire organisation administrative, je dois vous l'avouer, monsieur le ministre, votre point de vue me laisse plus perplexe.

A cet égard, il convient d'abord de rappeler que nous subissons actuellement les effets de la calamiteuse « loi Sapin », qui, notamment en ce qui concerne les transports scolaires, sème à travers la France un désordre épouvantable au sein des collectivités locales. Celles-ci ne savent pas comment adapter de manière efficace la politique de transports scolaires qu'elles ont à mener aux dispositions de cette loi.

Compte tenu de ces dispositions, malgré la circulaire qui doit entrer en application, même en retenant les délais les plus optimistes, il faudrait que les circuits scolaires modifiés par les circonstances de rentrée soit mis en adjudication dès le mois de mars précédant la rentrée, ce qui est évidemment impossible.

J'espère que la sagesse prévaudra et qu'il n'y aura pas de recours pour l'année 1993. Pour l'avenir, la circulaire que M. le ministre de l'intérieur a signée ou s'apprête à signer me paraît encore trop contraignante.

Je regrette également que, dans les documents que vous nous avez remis, la notion de transport interurbain ne soit pas suffisamment prise en compte. Nous devons certainement mener une politique dans ce domaine. Or cette politique, qui relève des départements pour l'instant, n'est peut-être pas suffisamment suivie.

A ce stade de mon intervention, je veux rappeler que 90 p. 100 des infrastructures de transport sont actuellement de ressort départemental ou communal. Même s'il s'agit de routes qui n'ont pas le caractère prestigieux des grandes autoroutes, même si le trafic n'y est évidemment pas du même ordre, il ne faudrait pas oublier que l'acheminement des personnes et des biens ne peut être assuré partout que grâce à ce réseau qu'entretiennent les collectivités territoriales, dans des conditions financières difficiles et qui ne me paraissent pas susceptibles de s'améliorer au cours des prochains mois ; nous aurons certainement l'occasion d'en parler.

Même si, à l'issue de ce débat, nous nous mettions d'accord sur un schéma d'autoroutes et de routes nationales, le problème des réseaux départementaux et communaux risquerait de mettre en péril l'efficacité recherchée.

Cela me conduit à formuler des revendications plus locales et à évoquer un département qui m'est particulièrement cher.

Bien qu'il occupe une position privilégiée entre la région parisienne et la Belgique - la pointe sud de l'Aisne est plus méridionale que Notre-Dame de Paris et nous avons vingt-cinq kilomètres de frontière avec la Belgique - ce département se trouve, vu de Paris, dans un angle mort, entre l'autoroute A 1, qui relie Paris à Bruxelles - autrefois, la route passait par chez nous - et les axes Paris-Charleville ou Paris-Metz-Strasbourg. Autrement dit, ce département intermédiaire est un « endroit vide », qui ne semble pas recueillir de la part de l'administration des routes toute l'attention que, à notre avis, il mérite.

Pourquoi, en effet, ne pas ressusciter l'ancienne voie Paris-Bruxelles, ce qui permettrait de décharger un peu l'autoroute A 1 ? Cela permettrait aussi de profiter d'un certain nombre de dispositions européennes en matière de fonds structurants, et cela permettrait probablement d'innover toute une partie du territoire qui, sans cela, se trouvera fort dépourvue.

On nous dit qu'on va résoudre le problème avec la route nationale 31, qui devient un axe structurant de la région parisienne, en tant que rocade éloignée de Paris. Ce serait vrai, monsieur le ministre, si la totalité de l'axe était prise en compte et surtout si l'on en faisait une autoroute, ce que, semble-t-il, la SANEF - société des autoroutes du Nord-Est de la France - n'envisage pas d'un œil défavorable. Mais, pour le moment, on n'en est pas là, on en est même très loin ! Et le département dont je suis l'élu souhaite qu'on règle d'abord ses problèmes nord-sud avant de commencer à régler le problème est-ouest. Peut-être la voie de la SANEF est-elle la voie de la sagesse. *(Sourires.)*

Vous ne vous étonnez pas, monsieur le ministre, si j'évoque pour finir la mise à grand gabarit du canal de Saint-Quentin. Celle-ci pose, certes, quelques petits problèmes d'ordre écologique, mais elle constituerait un atout tellement important pour la région parisienne, la région du Nord et, finalement, pour la France entière ! Qu'on songe simplement à la liaison, pour les matériaux pondéreux, entre l'Europe économique réelle, la fameuse « banane bleue », dont on nous rebat les oreilles, et la région parisienne !

Monsieur le ministre, si, à l'issue de ce débat, vous pouviez prendre en compte les doléances de mon département, ainsi que les considérations d'ordre plus général que je vous ai soumises, notamment à propos des voies routières locales, j'en serais fort heureux. (*Applaudissements.*)

M. le président. La suite de ce débat est renvoyée à la prochaine séance.

15

DÉPÔT DE QUESTIONS ORALES AVEC DÉBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi des questions orales avec débat suivantes :

I. - M. Jean Cluzel demande à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche de lui préciser les orientations de la politique du Gouvernement et de la Communauté européenne dans le secteur des productions animales. Sans nier le caractère préoccupant du volume de viande bovine stockée, de l'ordre de un million de tonnes, il souligne l'inadaptation du dispositif de diminution progressive du poids des carcasses admises à l'intervention.

M. Cluzel se préoccupe des importations en provenance des pays tiers à la Communauté effectuées en franchise des prélèvements communautaires. Il déplore les répercussions, sur nos échanges extérieurs de viandes bovine et ovine, des réaménagements monétaires intervenus depuis l'automne 1992.

M. Cluzel attire l'attention de M. le ministre sur la grave crise qui affecte la production porcine, les cours s'établissant à environ 7 francs sur les principaux marchés du Grand Ouest. Il constate que le cheptel ovin français a diminué de 12 p. 100 en dix ans, alors que la consommation de viande de mouton augmentait, dans la même période, de 40 p. 100.

M. Cluzel demande à M. le ministre de lui exposer l'état d'avancement de la mise en œuvre de la réforme de la politique agricole commune dans le secteur des productions animales. Il suggère que la Communauté, les pouvoirs publics et les organismes professionnels compétents développent les actions d'identification et de promotion des viandes de qualité afin de contribuer à une relance de la consommation et à une meilleure rémunération des producteurs. (N° 32.)

II. - Mme Marie-Claude Beaudeau attire l'attention de M. le ministre délégué à la santé sur les conséquences, sur les plans médical, social et de la santé publique, du développement du sida dans notre pays, maladie dont la progression se situe actuellement à près de 15 p. 100.

Elle lui demande de lui faire connaître les mesures urgentes que le Gouvernement doit prendre pour considérer le sida comme enjeu national, organiser les unités de soin en milieu hospitalier afin d'accueillir tous les malades concernés, développer la prévention, la recherche et définir des mesures spécifiques sur le plan social pour les enfants. (N° 33 rectifié.)

III. - M. Louis Minetti informe M. le Premier ministre de la position du comité d'entreprise de « Sud-Marine » à Marseille. Les élus au comité d'entreprise déclarent : « ... Nous n'avons pas besoin d'un plan social. Ce plan s'inscrit dans la ligne droite du démantèlement de toutes les activités industrielles de Marseille... ».

Effectivement, le dispositif gouvernemental remet en cause la vocation industrielle même du département des Bouches-du-Rhône. Les faits parlent d'eux-mêmes et sans

être exhaustif, on note des décisions déjà prises et des menaces de licenciement liées : à la SNCM (Société Nationale Corse-Méditerranée), qui voit son activité reculer ; aux dockers, dont la moitié des effectifs est supprimée ; à la perte de charges du port ; à la privatisation du port autonome ; à Procida ; à la SEITA, déjà fermée ; aux centaines d'hectares de friches industrielles à Marseille. Dans la proche région de Marseille : à La Ciotat, avec son chantier naval ; à Eurocopter ; à Dassault ; à Pechiney ; aux mines de Gardanne, dans la pétro-chimie, l'électronique et chimie, dans la sidérurgie, sans oublier le recul agricole et sans compter la perte de centaines de petites et moyennes entreprises de l'industrie, du commerce, des services, de l'artisanat.

La désertification industrielle et agricole est en marche. La situation est suffisamment grave pour que M. Minetti s'associe à « L'appel pour Marseille », lancé fin août. Les forces progressistes de Marseille et du département refusent le déclin alors que ce département possède tous les atouts pour faire reculer la crise et le chômage. Ce sera le fond des journées organisées par le parti communiste français, les 16, 18 et 19 septembre.

Aussi, il lui demande ce qu'il compte faire pour répondre à l'inquiétude, aux aspirations des Marseillais et des Provençaux quant à leur avenir et pour remédier aux méfaits de cette politique qui aggrave leur situation, celle de Marseille et de la Région.

Il lui demande également s'il ne croit pas urgent d'organiser un débat au Sénat sur ces questions. (N° 34.)

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, ces questions orales avec débat ont été communiquées au Gouvernement et la fixation de la date de la discussion aura lieu ultérieurement.

16

DÉPÔT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DÉBAT PORTANT SUR DES SUJETS EUROPÉENS

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat portant sur des sujets européens suivantes :

M. Xavier de Villepin demande à M. le ministre de l'économie de faire connaître au Sénat son appréciation sur le fonctionnement du système monétaire européen à la suite du relèvement des seuils d'interventions marginales obligatoires. Il lui demande, en outre, son sentiment sur la durée limitée de la mesure arrêtée le 2 août dernier ainsi que sur les conséquences que cette mesure est susceptible d'avoir sur la réalisation de l'Union économique et monétaire. (N° QE 6.)

Conformément aux articles 79, 80 et 83 *bis* du règlement, cette question orale avec débat portant sur des sujets européens a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de la discussion aura lieu ultérieurement.

17

RETRAIT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DÉBAT

M. le président. J'informe le Sénat que M. Maurice Schumann a fait connaître qu'il retire la question orale avec débat n° 14 qu'il avait posée à M. le ministre délégué aux affaires européennes.

Cette question avait été communiquée au Sénat le 29 avril 1993.

Acte est donné de ce retrait.

18

DÉPÔT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi relatif à l'Imprimerie nationale.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 461, distribué et 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.

J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi modifiant certaines dispositions du code minier et l'article L. 711-12 du code du travail.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 462, distribué et renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan, sous réserve de la Constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

19

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Etienne Dailly un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur sa proposition de loi autorisant le versement de primes de fidélité à certaines actions nominatives des sociétés commerciales (n° 292 rectifié *bis*, 1992-1993).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 457 et distribué.

J'ai reçu de M. Paul Loridant un rapport fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation sur le projet de loi modifiant le code des assurances (partie législative), en vue notamment de la transposition des directives n° 92-49 et n° 92-96 des 18 juin et 10 novembre 1992 du Conseil des Communautés européennes (n° 427, 1992-1993).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 459 et distribué.

20

DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu de MM. Jean-Pierre Fourcade, Jacques Bimbenet, Mme Michelle Demessine, MM. Marcel Lesbros, Simon Loueckhote, Jean Madelain, Bernard Seillier, Mme Marie-Madeleine Dieulangard et M. Louis Souvet un rapport d'information fait au nom de la commission des affaires sociales à la suite d'une mission, effectuée du 28 août au 4 septembre 1993 en Suède, chargée d'étudier les modalités d'insertion des jeunes, de réinsertion des chômeurs et de conversion des personnes menacées de licenciements ainsi que l'organisation du service public de l'emploi.

Le rapport d'information sera imprimé sous le numéro 458 et distribué.

21

DÉPÔTS RATTACHÉS POUR ORDRE AU PRO- CÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 13 JUIL- LET 1993

DÉPÔT DE PROJETS DE LOI ORGANIQUE

M. le président. J'ai reçu, le 11 septembre 1993, de M. le Premier ministre un projet de loi organique sur le Conseil supérieur de la magistrature.

Ce projet de loi organique a été imprimé sous le numéro 447, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 11 septembre 1993, de M. le Premier ministre un projet de loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 relative au statut de la magistrature.

Ce projet de loi organique a été imprimé sous le numéro 448, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

DÉPÔT DE PROJETS DE LOI

J'ai reçu, le 15 juillet 1993, de M. le Premier ministre un projet de loi modifiant les dispositions du code du travail applicables aux opérations de bâtiment et de génie civil en vue d'assurer la sécurité et de protéger la santé des travailleurs, et portant transposition de la directive du Conseil des Communautés européennes n° 92-57 en date du 24 juin 1992.

Ce projet de loi a été imprimé sous le numéro 424, distribué et renvoyé à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 20 juillet 1993, de M. le Premier ministre un projet de loi modifiant le code des assurances (partie législative), en vue notamment de la transposition des directives n° 92-49 et n° 92-96 des 18 juin et 10 novembre 1992 du Conseil des Communautés européennes.

Ce projet de loi a été imprimé sous le numéro 427, distribué et 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.

J'ai reçu, le 22 juillet 1993, de M. le Premier ministre un projet de loi portant diverses dispositions en matière d'urbanisme et de construction.

Ce projet de loi a été imprimé sous le numéro 431, distribué et renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 29 juillet 1993, de M. le Premier ministre un projet de loi relatif aux recours en matière de passation de certains contrats de fournitures et de travaux dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications.

Ce projet de loi a été imprimé sous le numéro 439, distribué et renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 25 août 1993, de M. le Premier ministre un projet de loi relatif au code de commerce (partie législative).

Ce projet de loi a été imprimé sous le numéro 443, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 2 septembre 1993, de M. le Premier ministre un projet de loi autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Land Bade-Wurtemberg concernant les relations de coopération entre les établissements portuaires de Strasbourg et de Kehl.

Ce projet de loi a été imprimé sous le numéro 444, distribué et renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 2 septembre 1993, de M. le Premier ministre un projet de loi portant approbation d'un quatrième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'Etat et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port.

Ce projet de loi a été imprimé sous le numéro 445, distribué et renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 9 septembre 1993, de M. le Premier ministre un projet de loi autorisant l'approbation de l'avenant n° 1 à la convention générale de sécurité sociale du 29 mars 1974 entre la France et le Sénégal.

Ce projet de loi a été imprimé sous le numéro 446, distribué et renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 23 septembre 1993, de M. le Premier ministre un projet de loi portant diverses dispositions relatives à la maîtrise de l'immigration et modifiant le code civil.

Ce projet de loi a été imprimé sous le numéro 453, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI CONSTITUTIONNELLE

J'ai reçu, le 15 septembre 1993, de M. Etienne Dailly une proposition de loi constitutionnelle tendant à compléter les dispositions du premier alinéa de l'article 61 de la Constitution afin de bien préciser que le contrôle de constitutionnalité s'opère par référence aux seuls articles de la Constitution.

Cette proposition de loi constitutionnelle a été imprimée sous le numéro 450, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

DÉPÔT DE PROPOSITIONS DE LOI

J'ai reçu, le 15 juillet 1993, de M. Claude Huriet une proposition de loi tendant à autoriser un majeur en tutelle à être inscrit sur une liste électorale, et à voter si le juge l'y autorise.

Cette proposition de loi a été imprimée sous le numéro 423, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 15 juillet 1993, de M. Robert Pagès, Mme Marie-Claude Beaudeau, M. Jean-Luc Bécart, Mmes Danielle Bidard-Reydet, Michelle Demessine, Paulette Fost, Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Jean Garcia, Charles Lederman, Félix Leyzour, Mme Hélène Luc, MM. Louis Minetti, Ivan Renar, Robert Vizet et Henri Bangou une proposition de loi tendant à accorder le bénéfice de la campagne double aux fonctionnaires et assimilés anciens combattants en Afrique du Nord.

Cette proposition de loi a été imprimée sous le numéro 425, distribuée et renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 15 juillet 1993, de M. Robert Pagès, Mme Marie-Claude Beaudeau, M. Jean-Luc Bécart, Mmes Danielle Bidard-Reydet, Michelle Demessine, Paulette Fost, Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Jean Garcia, Charles Lederman, Félix Leyzour, Mme Hélène Luc, MM. Louis Minetti, Ivan Renar, Robert Vizet et Henri Bangou une proposition de loi tendant à prendre en compte la durée du séjour en Afrique du Nord de 1952 à 1962 des anciens combattants pour une retraite anticipée.

Cette proposition de loi a été imprimée sous le numéro 426, distribuée et renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 20 juillet 1993, de MM. Jean-Pierre Camoin, Michel Alloncle, Louis Althapé, Jacques Bérard, Mme Paulette Briseperrière, MM. Auguste Cazalet, Gérard César, Jacques Chaumont, Jean Chérioux, Jacques Delong, François Collet, Charles Descours, Michel Doublet, Alain Dufaut, Hubert Haenel, Jean-Paul Hammann, Jean-Paul Hugot, André Jarrot, Lucien Lanier, René-Georges Laurin, Marc Lauriol, Guy Lemaire, Philippe Marini, Michel Maurice-Bokanowski, Lucien Neuwirth, Joseph Ostermann, Jean-Jacques Robert, Mme Nelly Rodi, MM. Josselin de Rohan, Maurice Schumann, Jean-Pierre Schosteck, Jean Simonin, Louis Souvet, Martial Taugourdeau, René Trégouët, Alain Vasselle, Serge Vinçon, Honoré Baillet et Charles Ginésy une proposition de loi tendant à organiser la lutte contre les termites.

Cette proposition de loi a été imprimée sous le numéro 428, distribuée et renvoyée à la commission des affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 20 juillet 1993, de MM. Jean Chérioux, Michel Alloncle, Louis Althapé, Honoré Baillet, Jacques Bérard, Jean Bernard, Roger Besse, Paul Blanc, Mme Paulette Briseperrière, MM. Robert Calmejane, Auguste Cazalet, Gérard César, Jean Chamant, Daniel Goulet, Charles de Cuttoli, Désiré Debavelaere, Jean-Paul Delevoye, Jacques Delong, Charles Descours, Michel Doublet, Alain Dufaut, Pierre Dumas, Philippe François, Philippe de Gaulle, Alain Gérard, Adrien Gouteyron, Charles Ginésy, Hubert Haenel, Emmanuel Hamel, Jean-Paul Hammann, Bernard Hugo, Roger Husson, André Jarrot, Lucien Lanier, Gérard Larcher, Marc Lauriol, Dominique Leclerc, Jean-François Legrand, Guy Lemaire, Maurice Lombard, Christian de La Malène, Paul Masson, Michel Maurice-Bokanowski, Jacques de Menou, Paul Moreau, Lucien Neuwirth, Paul d'Ornano, Joseph Ostermann, Jacques Oudin, Alain Pluchet, Roger Rigaudière, Michel Rufin, Maurice Schumann, Louis Souvet, Martial Taugourdeau, Alain Vasselle, Serge Vinçon une proposition de loi relative à la participation des salariés à l'exercice des responsabilités dans l'entreprise.

Cette proposition de loi a été imprimée sous le numéro 429, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 21 juillet 1993, de M. Paul Loridant et des membres du groupe socialiste et apparenté une proposition de loi modifiant l'ordonnance n° 58-1100 du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des Assemblées parlementaires et portant création d'un office parlementaire chargé du suivi de la politique monétaire et de la politique des changes.

Cette proposition de loi a été imprimée sous le numéro 430, distribuée et renvoyée 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.

J'ai reçu, le 28 juillet 1993, de Mmes Marie-Claude Beaudeau, Michelle Demessine, Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Robert Pagès, Jean-Luc Bécart, Mmes Danielle Bidard-Reydet, Paulette Fost, MM. Jean Garcia, Charles Lederman, Félix Leyzour, Mme Hélène Luc, MM. Louis Minetti, Ivan Renar, Robert Vizet et Henri Bangou une proposition de loi relative à l'interdiction du travail de nuit pour les femmes.

Cette proposition de loi a été imprimée sous le numéro 432, distribuée et renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 28 juillet 1993, de Mmes Marie-Claude Beaudeau, Michelle Demessine, Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Robert Pagès, Jean-Luc Bécart, Mmes Danielle Bidard-Reydet, Paulette Fost, MM. Jean Garcia, Charles Lederman, Félix Leyzour, Mme Hélène Luc, MM. Louis Minetti, Ivan Renar, Robert Vizet et Henri Bangou une proposition de loi tendant à prendre des mesures fiscales en faveur de la prévention de la pauvreté.

Cette proposition de loi a été imprimée sous le numéro 433, distribuée et renvoyée 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.

J'ai reçu, le 28 juillet 1993, de Mmes Marie-Claude Beaudeau, Michelle Demessine, Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Robert Pagès, Jean-Luc Bécart, Mmes Danielle Bidard-Reydet, Paulette Fost, MM. Jean Garcia, Charles Lederman, Félix Leyzour, Mme Hélène Luc, MM. Louis Minetti, Ivan Renar, Robert Vizet et Henri Bangou une proposition de loi tendant à assurer l'égalité dans l'accès aux prestations de solidarité.

Cette proposition de loi a été imprimée sous le numéro 434, distribuée et renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 28 juillet 1993, de Mmes Marie-Claude Beaudeau, Michelle Demessine, Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Robert Pagès, Jean-Luc Bécart, Mmes Danielle Bidard-Reydet, Paulette Fost, MM. Jean Garcia, Charles Lederman, Félix Leyzour, Mme Hélène Luc, MM. Louis Minetti, Ivan Renar, Robert Vizet et Henri Bangou une proposition de loi relative aux annuités d'assurances des pères de famille ayant élevé seuls un ou plusieurs enfants.

Cette proposition de loi a été imprimée sous le numéro 435, distribuée et renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 28 juillet 1993, de Mmes Marie-Claude Beaudeau, Michelle Demessine, Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Robert Pagès, Jean-Luc Bécart, Mmes Danielle Bidard-Reydet, Paulette Fost, MM. Jean Garcia, Charles Lederman, Félix Leyzour, Mme Hélène Luc, MM. Louis Minetti, Ivan Renar, Robert Vizet et Henri Bangou une proposition de loi tendant à faire du 20 novembre une journée nationale des droits de l'enfant.

Cette proposition de loi a été imprimée sous le numéro 436, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 28 juillet 1993, de Mmes Marie-Claude Beaudeau, Michelle Demessine, Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Robert Pagès, Jean-Luc Bécart, Mmes Danielle Bidard-Reydet, Paulette Fost, MM. Jean Garcia, Charles Lederman, Félix Leyzour, Mme Hélène Luc, MM. Louis Minetti, Ivan Renar, Robert Vizet et Henri Bangou une proposition de loi tendant à porter le montant de l'allocation aux adultes handicapés à 80 p. 100 du salaire minimum de croissance.

Cette proposition de loi a été imprimée sous le numéro 437, distribuée et renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 28 juillet 1993, de M. Alain Lambert une proposition de loi tendant à favoriser l'amélioration de l'habitat.

Cette proposition de loi a été imprimée sous le numéro 438, distribuée et renvoyée 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.

J'ai reçu, le 2 août 1993, de MM. Philippe Richert, André Egu et Raymond Bouvier une proposition de loi tendant à harmoniser et à simplifier la protection des monuments historiques et des sites naturels.

Cette proposition de loi sera imprimée sous le numéro 440, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 3 août 1993, de MM. Jacques Baudot, Jacques Machet et René Marquès une proposition de loi tendant à modifier la loi n° 92-108 du 3 février 1992 relative aux conditions d'exercice des mandats locaux.

Cette proposition de loi a été imprimée sous le numéro 441, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 20 août 1993, de M. Jean-Paul Delevoye une proposition de loi visant à créer un dispositif de prévention et de règlement amiable des difficultés des entreprises.

Cette proposition de loi a été imprimée sous le numéro 442, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 14 septembre 1993, de M. Alain Lambert une proposition de loi instituant des suppléants pour les conseillers généraux.

Cette proposition de loi sera imprimée sous le numéro 449, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 23 septembre 1993, de M. Roland du Luart une proposition de loi visant à permettre la prise en compte des déficits pour leur montant réel dans le calcul de l'assiette des cotisations sociales agricoles.

Cette proposition de loi sera imprimée sous le numéro 452, distribuée et renvoyée 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.

J'ai reçu, le 23 septembre 1993, de MM. Georges Gruillot, Philippe Adnot, Michel Alloncle, Louis Althapé, Henri Belcour, Jacques Bérard, Roger Besse, Paul Blanc,

Jacques Braconnier, Mme Paulette Brisepierre, MM. Michel Caldaguès, Robert Calmejane, Auguste Cazalet, Jacques Chaumont, Charles de Cuttoli, Désiré Debavelaère, Luc Dejoie, Michel Doublet, Philippe de Gaulle, Alain Gérard, Daniel Goulet, Yves Guéna, Emmanuel Hamel, Jean-Paul Hammann, Roger Husson, André Jarrot, Gérard Larcher, Jacques Legendre, Jean-François Le Grand, Philippe Marini, Jacques de Menou, Mme Hélène Missoffe, MM. Joseph Ostermann, Jean-Jacques Robert, Mme Nelly Rodi, MM. Josselin de Rohan, Michel Ruffin, Jean Simonin, Louis Souvet, Martial Taugourdeau, Alain Vasselle et Serge Vinçon une proposition de loi tendant à compléter le code de l'expropriation afin de renforcer le dispositif de protection du patrimoine historique et artistique national.

Cette proposition de loi sera imprimée sous le numéro 454, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, le 23 septembre 1993, de MM. Georges Gruillot, Michel Alloncle, Louis Althapé, Henri Belcour, Roger Besse, Paul Blanc, Jacques Braconnier, Mme Paulette Brisepierre, MM. Robert Calmejane, Auguste Cazalet, Camille Cabana, Gérard César, Jacques Chaumont, Désiré Debavelaère, Luc Dejoie, Jacques Delong, Charles Descours, Alain Dufaut, Alain Gérard, Daniel Goulet, Adrien Gouteyron, Yves Guéna, Hubert Haenel, Emmanuel Hamel, Jean-Paul Hammann, Jean-Paul Hugot, Roger Husson, André Jourdain, Gérard Larcher, Dominique Leclerc, Jean-François Le Grand, Guy Lemaire, Paul Masson, Michel Maurice-Bokanowski, Joseph Ostermann, Jacques Oudin, Jean-Jacques Robert, Mme Nelly Rodi, MM. Josselin de Rohan, Jean-Pierre Schosteck, Jean Simonin, Louis Souvet, Jacques Valade, Alain Vasselle et Serge Vinçon une proposition de loi tendant à instituer un droit à l'emprunt en faveur des étudiants.

Cette proposition de loi sera imprimée sous le numéro 455, distribuée et renvoyée 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.

J'ai reçu, le 23 septembre 1993, de MM. Georges Gruillot, Philippe Adnot, Michel Alloncle, Louis Althapé, Henri Belcour, Jacques Bérard, Jean Bernard, Roger Besse, Jacques Braconnier, Mme Paulette Brisepierre, MM. Camille Cabana, Robert Calmejane, Auguste Cazalet, Gérard César, Jacques Chaumont, Jean Chamant, Jean Clouet, François Collet, Désiré Debavelaère, Luc Dejoie, Jean-Paul Delevoye, Michel Doublet, François Gerbaud, Charles Ginésy, Daniel Goulet, Hubert Haenel, Emmanuel Hamel, Jean-Paul Hammann, Roger Husson, André Jarrot, Gérard Larcher, Maurice Lombard, Paul Masson, Michel Maurice-Bokanowski, Lucien Neuwirth, Joseph Ostermann, Jacques Oudin, Mme Nelly Rodi, MM. Josselin de Rohan, Michel Rufin, Jean-Pierre Schosteck, Jacques Sourdille, Martial Taugourdeau, Jacques Valade, Alain Vasselle et Serge Vinçon une proposition de loi tendant à instituer un plan d'épargne-études en faveur des étudiants.

Cette proposition de loi sera imprimée sous le numéro 456, distribuée et renvoyée 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.

DEPÔT D'UN RAPPORT

J'ai reçu, le 22 septembre 1993, de M. Michel Poniatowski un rapport fait au nom de commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur :

1. - Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification d'un accord européen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et la République de Hongrie, d'autre part (ensemble sept protocoles, treize annexes, deux échanges de lettres, un acte final et déclaration), signé à Bruxelles le 16 décembre 1991 (n° 418, 1992-1993) ;

2. - Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification d'un accord européen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part ; et la République de Pologne, d'autre part (ensemble sept protocoles, treize annexes, un acte final, quinze déclarations communes, un accord sous forme d'échange de lettres relatif à certains arrangements dans le secteur des porcs et de la volaille, un échange de lettres concernant l'article 67, deux déclarations de la Communauté européenne et deux déclarations de la Pologne), signé à Bruxelles le 16 décembre 1991 (n° 419, 1992-1993).

Ce rapport a été imprimé sous le numéro 451 et distribué.

22

DEPÔTS DE PROPOSITIONS D'ACTES COMMUNAUTAIRES RATTACHÉS POUR ORDRE AU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 13 JUILLET 1993

M. le président. J'ai reçu, le 20 juillet 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition modifiée de directive du Conseil concernant un régime fiscal commun applicable aux paiements d'intérêts et de redevances effectués entre sociétés mères et filiales d'Etats membres différents.

Cette proposition d'acte communautaire a été imprimée sous le numéro E-92 et distribuée.

J'ai reçu, le 26 juillet 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de règlement du Conseil relatif à la conclusion de l'accord entre la Communauté économique européenne et le Gouvernement de la Dominique concernant la pêche.

Cette proposition d'acte communautaire a été imprimée sous le numéro E-93 et distribuée.

J'ai reçu, le 26 juillet 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Projet de décision du Conseil approuvant la modification par la Commission du règlement (Euratom) n° 3227/76 de la Commission du 19 octobre 1976, portant application des dispositions sur le contrôle de sécurité d'Euratom.

Cette proposition d'acte communautaire a été imprimée sous le numéro E-94 et distribuée.

J'ai reçu, le 26 juillet 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de règlement (CEE) du Conseil instituant un embargo sur certains échanges commerciaux entre la Communauté économique européenne et Haïti.

Cette proposition d'acte communautaire a été imprimée sous le numéro E-95 et distribuée.

J'ai reçu, le 5 août 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de décision du Conseil concernant la conclusion de l'accord sous forme d'échange de lettres relatif à l'application provisoire du protocole fixant les possibilités de pêche et la compensation financière prévues par l'accord entre la Communauté économique européenne et le Gouvernement de la République de Guinée-Bissau concernant la pêche au large de la côte de Guinée-Bissau pour la période allant du 16 juin 1993 au 15 juin 1995 ;

Proposition de règlement du Conseil relatif à la conclusion du protocole fixant les possibilités de pêche et la compensation financière prévues par l'accord entre la Communauté économique européenne et le Gouvernement de la République populaire de Guinée-Bissau concernant la pêche au large de la côte de Guinée-Bissau, pour la période allant du 16 juin 1993 au 15 juin 1995.

Cette proposition d'acte communautaire a été imprimée sous le numéro E-96 et distribuée.

J'ai reçu, le 17 avril 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de règlement (CEE) du Conseil relatif à l'octroi d'une aide agri-monnaire.

Cette proposition d'acte communautaire a été imprimée sous le numéro E-97 et distribuée.

J'ai reçu, le 17 août 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de décision du Conseil modifiant la décision 93/16 CEE concernant l'extension de la protection juridique des topographies de produits semi-conducteurs aux personnes des Etats-Unis d'Amérique et de certains territoires.

Cette proposition d'acte communautaire a été imprimée sous le numéro E-98 et distribuée.

J'ai reçu, le 17 août 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de décision du Conseil modifiant la décision du Conseil 89/286 CEE concernant la mise en œuvre au niveau communautaire de la phase principale du programme stratégique pour l'innovation et le transfert de technologies (1989-1993) (programme SPRINT).

Cette proposition d'acte communautaire a été imprimée sous le numéro E-99 et distribuée.

J'ai reçu, le 27 août 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Lettre rectificative n° 1 à l'avant-projet de budget rectificatif et supplémentaire n° 1 pour l'exercice 1993.

Etat des recettes, section I : Parlement ; section III : Commission ; section IV : Cour de justice ; section V : Cour des comptes.

Cette proposition d'acte communautaire a été imprimée sous le numéro E-100 et distribuée.

J'ai reçu, le 27 août 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de règlement (CEE) du Conseil interdisant de faire droit aux demandes relatives aux contrats et opérations dont l'exécution a été affectée par la résolution 757 (1992) du Conseil de sécurité des Nations unies et par les résolutions connexes.

Cette proposition d'acte communautaire a été imprimée sous le numéro E-101 et distribuée.

J'ai reçu, le 23 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de règlement (CEE) du Conseil modifiant les règlements (CEE) n° 232891, (CEE) n° 86690, (CEE) n° 136078, (CEE) n° 103572 et (CEE) n° 449-69 en vue d'accélérer l'adaptation des structures de production, de transformation et de commercialisation dans le cadre de la réforme de la politique agricole commune.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-102 et distribuée.

J'ai reçu, le 23 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion, au nom de la Communauté, de la convention sur la protection et l'utilisation des cours d'eau transfrontières et des lacs internationaux.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-103 et distribuée.

J'ai reçu, le 23 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion, au nom de la Communauté, de la convention sur la protection de l'environnement marin de la zone de la mer Baltique (convention d'Helsinki révisée 1992).

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-104 et distribuée.

J'ai reçu, le 23 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de décision du Conseil relative à la notification de l'acceptation par la Communauté de l'accord international de 1983 sur le café, tel que prorogé jusqu'au 30 septembre 1994.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-105 et distribuée.

J'ai reçu, le 23 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de décision du Conseil autorisant la tacite reconduction ou le maintien en vigueur des dispositions dont les matières relèvent de la politique commerciale

commune, contenues dans les traités d'amitié, de commerce et de navigation et dans les accords commerciaux conclus par les Etats membres avec les pays tiers.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-106 et distribuée.

J'ai reçu, le 23 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de règlement (CEE) du Conseil fixant des mesures en vue d'interdire la mise en libre pratique, l'exportation et le transit des marchandises de contrefaçon et des marchandises pirates.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-107 et distribuée.

J'ai reçu, le 23 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de règlement CEE du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 386-90 du Conseil relatif au contrôle lors de l'exportation de produits bénéficiant d'une restitution ou d'autres montants.

Rapport complémentaire sur l'application du règlement (CEE) n° 386-90, relatif au contrôle lors de l'exportation de produits agricoles bénéficiant d'une restitution ou d'autres montants.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le n° E-108 et distribuée.

J'ai reçu, le 23 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de directive du Conseil modifiant les directives du Conseil 77-780/CEE et 89-646/CEE dans le domaine des établissements de crédit, les directives du Conseil 73-239/CEE et 92-49/CEE dans le domaine de l'assurance non-vie, les directives du Conseil 79-267/CEE et 92-96/CEE dans le domaine de l'assurance-vie, et la directive du Conseil 93-22/CEE dans le domaine des entreprises d'investissement et visant au renforcement de la surveillance prudentielle.

* Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le n° E-109 et distribuée.

J'ai reçu, le 27 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 90-434/CEE du 23 juillet 1990 concernant le régime fiscal commun applicable aux fusions, scissions, apports d'actifs et échanges d'actions intéressant des sociétés d'Etats membres différents et proposition de directive du Conseil modifiant la directive 90-435/CEE du 23 juillet 1990 concernant le régime fiscal commun applicable aux sociétés mères et filiales d'Etats membres différents. COM (93) 293 FINAL.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le n° E-110 et distribuée.

J'ai reçu, le 28 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de règlement (CEE) du Conseil relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le n° E-111 et distribuée.

J'ai reçu, le 28 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70-524/CEE concernant les additifs dans l'alimentation des animaux.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le n° E-112 et distribuée.

J'ai reçu, le 28 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de directive du Conseil relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant les équipements sous pression.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le n° E-113 et distribuée.

J'ai reçu, le 28 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion entre la Communauté économique européenne et la Fédération de Russie concernant les services de lancements spatiaux.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-114 et distribuée.

J'ai reçu, le 28 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Avant-projet de budget général des Communautés européennes pour l'exercice 1994.

Volume 2, section 1, Parlement.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-115 et distribuée.

J'ai reçu, le 28 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de règlement (CEE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 3906-89 du Conseil en vue de l'extension de l'aide économique à l'ancienne République yougoslave de Macédoine.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-116 et distribuée.

J'ai reçu, le 28 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion du protocole additionnel à l'accord intérimaire sur le commerce et les mesures d'accompagnement entre la CEE et la CEEA d'une part, et certains pays tiers d'autre part, et l'accord européen entre les Communautés européennes et leurs Etats membres d'une part et ces pays tiers d'autre part.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-117 et distribuée.

J'ai reçu, le 28 septembre 1993, de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Projet de décision n° 2/93 de la commission mixte CEE-AELE « Transit commun » portant amendement de

l'appendice II de la convention du 20 mai 1987 relative à un régime de transit commun - Position commune de la Communauté.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-118 et distribuée.

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 30 septembre 1993, à quinze heures :

Suite du débat consécutif à la déclaration du Gouvernement, sur les transports intérieurs.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'alinéa 3 de l'article 29 *bis* du règlement, aucune inscription de parole dans ce débat n'est plus recevable.

DÉLAI LIMITE POUR LES INSCRIPTIONS DE PAROLE DANS UN DÉBAT

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'alinéa 3 de l'article 29 *bis* du règlement, les inscriptions de parole dans la discussion générale commune du projet de loi organique sur le Conseil supérieur de la magistrature (n° 447, 1992-1993) et du projet de loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 relative au statut de la magistrature (n° 448, 1992-1993) devront être faites au service de la séance avant le lundi 4 octobre 1993, à dix-sept heures.

DÉLAI LIMITE POUR LE DÉPÔT DES AMENDEMENTS À TROIS PROJETS DE LOI

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements : 1° au projet de loi organique sur le Conseil supérieur de la magistrature (n° 447, 1992-1993) est fixé au mardi 5 octobre 1993, à onze heures ; 2° au projet de loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 relative au statut de la magistrature (n° 448, 1992-1993) est fixé au mardi 5 octobre 1993, à onze heures ; 3° au projet de loi modifiant le code des assurances (partie législative), en vue notamment de la transposition des directives n° 92-49 et n° 92-96 des 18 juin et 10 novembre 1992 du Conseil des Communautés européennes (n° 427, 1992-1993) est fixé au mercredi 6 octobre 1993, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures quarante.)

*Le Directeur
du service du compte rendu intégral,
DOMINIQUE PLANCHON*

DÉCÈS D'UN SÉNATEUR

M. le président du Sénat a le regret de rappeler à Mmes et MM. les sénateurs qu'il a été avisé du décès de M. Marc Bœuf, sénateur de la Gironde, survenu le 27 août 1993.

REMPLACEMENT D'UN SÉNATEUR

Conformément aux articles L.O. 325 et L.O. 179 du code électoral, M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, a fait connaître à M. le président

du Sénat qu'en application de l'article L.O. 320 du code électoral Mme Joëlle Dusseau est appelée à remplacer en qualité de sénateur de la Gironde M. Marc Bœuf, décédé le 27 août 1993.

MODIFICATIONS AUX LISTES DES MEMBRES DES GROUPES

GROUPE SOCIALISTE

(63 membres au lieu de 64)

Supprimer le nom de M. Marc Bœuf.

Rattachés administrativement aux termes de l'article 6 du règlement

(5 membres au lieu de 6)

Supprimer le nom de M. André Vallet.

GROUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET EUROPÉEN

(23 membres au lieu de 22)

Ajouter le nom de M. André Vallet.

SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE

(10 au lieu de 9)

Ajouter le nom de Mme Joëlle Dusseau.

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES DU SÉNAT

établi par le Sénat dans sa séance du 29 septembre 1993, à la suite des conclusions de la conférence des présidents et compte tenu de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement.

TROISIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE 1992-1993

Jeudi 30 septembre 1993, à 15 heures : suite du débat consensuel à la déclaration du Gouvernement sur les transports intérieurs.

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE 1993-1994

A. - Samedi 2 octobre 1993, à 10 heures : ouverture de la session ordinaire.

B. - Mardi 5 octobre 1993, à 16 heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire :

1° Projet de loi organique sur le Conseil supérieur de la magistrature (n° 447, 1992-1993) ;

2° Projet de loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 relative au statut de la magistrature (n° 448, 1992-1993) ;

(Pour ces deux projets de loi organique, la conférence des présidents a fixé au mardi 5 octobre à 11 heures, le délai-limite pour le dépôt des amendements ; a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune ; a fixé à trois heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale commune, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de dix minutes ; les cent dix minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle.)

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé le 23 septembre et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le lundi 4 octobre.

C. - Mercredi 6 octobre 1993, à 15 heures et le soir :

1° Nomination des membres de la commission spéciale chargée de vérifier et d'apurer les comptes du Sénat.

(Les candidatures à cette commission devront être déposées par les groupes au secrétariat du service des commissions le mardi 5 octobre, avant 17 heures.)

Ordre du jour prioritaire :

2° Suite de l'ordre du jour de la veille.

D. - Jeudi 7 octobre 1993, à 9 heures 30 :

Ordre du jour prioritaire :

1° Eventuellement, suite de l'ordre du jour de la veille ;

A 14 heures 45 et, éventuellement, le soir :

2° Questions d'actualité au Gouvernement.

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant 11 heures.)

Ordre du jour prioritaire :

3° Projet de loi modifiant le code des assurances (partie législative), en vue notamment de la transposition des directives n° 92-49 et n° 92-96 des 18 juin et 10 novembre 1992 du Conseil des Communautés européennes (n° 427, 1992-1993).

La conférence des présidents a fixé au mercredi 6 octobre, à 17 heures, le délai-limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.)

4° Proposition de loi de M. Etienne Dailly autorisant le versement de primes fidélité à certaines actions nominatives des sociétés commerciales (n° 292 rectifié bis).

La conférence des présidents a, en outre, confirmé les séances de questions d'actualité au Gouvernement des jeudis 18 novembre et 16 décembre 1993.

QUESTIONS ORALES

REMISES À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

(Application des articles 76 à 78 du règlement)

Délai de réalisation de l'autoroute A 160

38. - 22 septembre 1993. - M. Paul Masson attire l'attention de **M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme** sur le retard important pris par le projet de la A 160, inscrit au plan national des autoroutes depuis 1990, dont aucun tracé n'est encore arrêté par le Gouvernement malgré huit propositions adressées par le préfet de la région Centre depuis novembre 1992. Le trafic entre Montargis et Orléans s'accroît chaque année dans des proportions supérieures à la moyenne nationale. Les accidents se multiplient sur la R.N. 60, seule route transversale existant actuellement au sud de Paris. Le « barreau » Courtenay-Artenay manquera cruellement à la fin du siècle dans le contournement du grand bassin parisien, compromettant ainsi une politique d'aménagement du territoire dont la dimension européenne est apparemment négligée. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les raisons qui justifient les hésitations gouvernementales sur ce tracé et la date à laquelle une décision, maintenant attendue depuis plus d'un an, sera prise. Il rappelle que toutes les transactions foncières sont bloquées sur les tracés supposés et que diverses communes, notamment au nord de Montargis et au sud de Pithiviers, sont actuellement gênées dans le développement de leur P.O.S. (plan d'occupation des sols) (n° 38).

Montant des dotations accordées

pour le prochain contrat de plan à la région Centre

39. - 22 septembre 1993. - M. Paul Masson expose à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire**, que les dotations accordées par le CIAT (comité interministériel d'aménagement du territoire), du 12 juillet 1993 à Mende, aux diverses régions françaises pour le prochain contrat de plan, font apparaître une discrimination regrettable au détriment de la région Centre. Cette région, partenaire à part entière pour l'aménagement du grand bassin parisien, est la seule de toutes les régions entourant la région parisienne à ne pas voir sa dotation augmentée de 12,5 p. 100. De plus, la région Centre, avant-dernière des régions françaises dans les dotations accordées en 1988 pour le X^e Plan, se trouve confirmée dans sa fonction nationale de « lanterne rouge ». Malgré l'audience que M. le Premier ministre a bien voulu lui accorder le 30 août dernier, le président de la région Centre n'a, à ce jour, reçu aucune réponse aux demandes d'explications adressées au Gouvernement après ces arbitrages. Il souhaiterait connaître son sentiment sur les conditions dans lesquelles la région Centre pourra, à la fois, apporter sa contribution au desserrement de la région parisienne, assurer un développement équilibré des départements la composant, éviter une désastreuse reconversion des industries de l'armement dans le Berry, en ayant une dotation aussi faible de crédits d'Etat consacrés aux routes, à l'agriculture et à l'emploi (n° 39).

Plan d'action en faveur du livre français

40. – 22 septembre 1993. – **M. Philippe Marini** appelle l'attention de **M. le ministre de la culture et de la francophonie** sur l'intérêt et l'importance qui s'attachent au développement de l'édition, tant en France que dans le monde. Or, la situation intérieure de l'édition française fait apparaître une quasi-stagnation (0,5 p. 100 du chiffre d'affaires pour l'exercice 1992, alors que la production totale d'ouvrages a diminué de 2,2 p. 100 en nombre de titres et de 3,6 p. 100 en moyenne des tirages. Par ailleurs, la situation du livre français dans le monde se caractérise par une part de marché dans les exportations mondiales de 8 p. 100, soit à la quatrième place, loin derrière les Etats-Unis (21 p. 100), le Royaume-Uni (17 p. 100) et l'Allemagne (13 p. 100). Il faut aussi souligner que l'on constate un ralentissement de la croissance des exportations françaises (+ 6 p. 100 en 1991, + 3,8 p. 100 en 1992 en francs courants), notamment vers les DOM-TOM, l'Amérique latine et l'Europe de l'Est). Cette situation, tant intérieure qu'extérieure, appelle la définition et la mise en œuvre d'une politique dynamique qui a d'ailleurs été esquissée par le ministre en juin, comportant notamment, pour les collectivités locales, la possibilité de contribuer au maintien et au développement des librairies comme elles peuvent le faire pour les cinémas, la révision de la réglementation des ventes par les grossistes aux collectivités et, pour le rayonnement du livre français dans le monde, une aide accrue à l'exportation, par le fonds culturel, dont les moyens sont infiniment moindres que ceux des principaux pays exportateurs. Il lui demande s'il envisage effectivement de proposer au Parlement un plan d'action à l'égard du livre français

principal vecteur de la francophonie et notamment du rayonnement de la culture et de la civilisation française dans le monde (n° 40).

Négociations du GATT et industrie textile

41. – 27 septembre 1993. – **M. Maurice Schumann** demande **M. le ministre délégué aux affaires européennes** comment le Gouvernement entend faire en sorte que les négociations engagées dans le cadre du GATT sauvegardent l'avenir des industries textiles et de l'habillement (n° 41).

Développement des activités de la filière bois

42. – 28 septembre 1993. – **Mme Marie-Claude Beaudou** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur la situation grave de la filière bois qui se développe en Dordogne menaçant 5 000 emplois, les activités agricoles, industrielles, l'environnement, l'avenir de la forêt, le devenir de toute une région au plan humain, social, économique. Elle lui demande quelles mesures d'urgence il envisage pour imposer une autre politique au groupe Saint-Gobain voulant démanteler l'usine de Condat et arrêter la production de la pâte à papier, au groupe Isoroy-Glunz voulant supprimer l'usine Panoxyl spécialisée dans la fabrication de panneaux et le traitement du bois de châtaignier. Elle lui demande de lui définir les mesures gouvernementales complémentaires pour maintenir, mais surtout développer, l'ensemble des activités de la filière bois, génératrices d'emplois et vitales pour la Dordogne mais aussi pour le Limousin et l'Aquitaine (n° 42),