

SÉNAT

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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



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

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1993-1994

COMPTE RENDU INTÉGRAL

33^e SÉANCE

Séance du samedi 27 novembre 1993

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JEAN CHAMANT

1. **Procès-verbal** (p. 5035).
2. **Loi de finances pour 1994**. - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5035).

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

I. - Urbanisme et services communs (p. 5035)

MM. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; Henri Collard, rapporteur spécial de la commission des finances ; Jacques Bellanger, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Mme Josette Durrieu, M. Félix Leyzour.

MM. le ministre, le rapporteur pour avis.

Le vote des crédits est réservé.

Article 59. - Adoption (p. 5044)

IV. - Mer (p. 5044)

MM. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; René Régnauld, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la marine marchande ; Louis de Catuelan, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour la marine marchande ; René Régnauld, en remplacement de M. Tony Larue, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les ports maritimes ; Philippe François, en remplacement de M. Josselin de Rohan, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour les ports maritimes.

Suspension et reprise de la séance (p. 5055)

MM. Jacques Bialski, Emmanuel Hamel, Félix Leyzour, Albert Pen.

MM. le ministre, Louis de Catuelan.

Le vote des crédits est réservé.

II. - Transports

4. *Transports aériens*

5. *Météorologie*

Budget annexe de l'aviation civile (p. 5065)

MM. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; Ernest Cartigny, rapporteur spécial de la commission des finances.

Suspension et reprise de la séance (p. 5070)

PRÉSIDENTE DE M. YVES GUÉNA

MM. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Serge Vinçon, Félix Leyzour, Jacques Bellanger.

M. le ministre.

Crédits des titres III et IV. - Vote réservé (p. 5081)

Sur les crédits du titre V (p. 5081)

Amendement n° II-9 de M. Serge Vinçon. - MM. Ernest Cartigny, le rapporteur spécial, le ministre. - Adoption.

Le vote des crédits est réservé.

Sur les crédits du titre VI (p. 5082)

MM. Félix Leyzour, le rapporteur pour avis, le ministre.

Le vote des crédits est réservé.

Article 60. - Adoption (p. 5083)

BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE (p. 5083)

MM. Félix Leyzour, le rapporteur spécial.

Adoption des crédits figurant aux articles 32 et 33.

II. - Transports (suite)

1. *Transports terrestres*

2. *Routes*

3. *Sécurité routière* (p. 5084)

MM. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres ; Georges Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour les transports terrestres ; Paul Loricant, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les routes et la sécurité routière ; Pierre Dumas, en remplacement de M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour les routes et les voies navigables ; Roger Rigaudière, Félix Leyzour, Alain Lambert, Jacques Bellanger, Paul Masson, Maurice Lombard.

M. le ministre.

Le vote des crédits est réservé.

3. **Ordre du jour** (p. 5108).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. JEAN CHAMANT vice-président

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

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

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

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

2

LOI DE FINANCES POUR 1994

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1994, adopté par l'Assemblée nationale. [N^{os} 100 et 101, (1993-1994).]

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

I. - URBANISME ET SERVICES COMMUNS

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement, des transports et du tourisme : I. - Urbanisme et services communs.

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, le projet de budget soumis tout d'abord à votre examen porte sur les crédits regroupés sous l'appellation « urbanisme et services communs », soit 21,8 milliards de francs de dépenses ordinaires, 716 millions de francs d'autorisations de programme et 665 millions de francs de crédits de paiement.

Ces crédits sont principalement consacrés aux rémunérations et aux moyens de fonctionnement des femmes et des hommes qui contribuent au service public de l'équipement.

Ce total comprend également les crédits qui seront alloués à la politique de l'architecture, que je souhaite encourager tout particulièrement, ainsi que ceux qui sont destinés aux missions de mon département ministériel en matière d'urbanisme et d'aménagement.

A structure constante, les chiffres de ce projet de budget se comparent ainsi à la loi de finances initiale pour 1993, qui est, me semble-t-il, la bonne référence : la progression des moyens de paiement, est pour la partie architecture et urbanisme, de 6,3 p. 100 et est de 0,7 p. 100 pour la partie services communs.

Si je me réfère à la loi de finances pour 1993 réglée, la progression des crédits consacrés à l'architecture et à l'urbanisme est de 13,6 p. 100, celle des services communs est de 2 p. 100.

Au-delà des chiffres, permettez-moi, mesdames, messieurs les sénateurs, de souligner que ce ministère, avant les autres, a modernisé, depuis plusieurs années, ses modes de gestion en se fondant sur ses richesses internes, avec pour objectif permanent l'amélioration du service rendu à nos concitoyens.

Les services de l'équipement ont une richesse profonde : la diversité des compétences et des métiers qu'ils rassemblent - techniciens, administratifs, scientifiques - la force de leurs relations avec les usagers, l'étendue de leur implantation sur le territoire, leur disponibilité et leur capacité à faire face, sur le terrain, à des événements souvent difficiles. Ils ont ainsi grandement honoré l'Etat lors des intempéries qui ont touché tout le sud de la France, au cours de l'été et de l'automne derniers. Cela méritait d'être rappelé à cette tribune.

Chacun a pu ainsi mesurer, une fois encore, la chance qu'a notre pays de disposer d'une administration de terrain unie, puissante et efficace.

Il est donc bien légitime que le ministère se dote, pour ses agents, des moyens adaptés à la reconnaissance statutaire de leurs qualifications, à un effort soutenu en faveur de leur formation professionnelle, à une amélioration de leur cadre de vie et de leurs conditions de travail.

Si le ministère de l'équipement, des transports et du tourisme a contribué, avec une diminution nette de 1 200 emplois, à l'objectif global de réduction des effectifs de l'Etat, cette réduction s'accompagne d'une série de transformations et de mesures qui devraient faciliter la gestion et l'adéquation à l'emploi des personnels concernés, quand ce n'est pas la lisibilité des compétences et des structures.

En premier lieu, les plans de réformes statutaires en cours seront poursuivis ; ils seront assortis de diverses mesures de revalorisation concernant les différents corps du ministère, mesures que je n'énumérerai pas. Je dirai seulement qu'elles concernent les agents de travaux, les conducteurs de travaux publics devenus contrôleurs et les contrôleurs principaux.

A cette occasion, la situation des quelque 10 000 ouvriers des parcs et ateliers, les OPA, sera encore améliorée par une augmentation de 7 p. 100 à 8 p. 100 de la prime de rendement.

D'autres réformes statutaires concernant, au-delà de la filière « exploitation », les contrôleurs des transports terrestres sont prévues.

Parallèlement, de nouveaux plans seront engagés concernant, notamment, les techniciens de l'équipement et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat :

150 emplois fonctionnels de techniciens de l'équipement sont créés ainsi que 20 emplois de chefs d'arrondissement bénéficiant aux ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

De plus, dans le projet de budget pour 1994 sera mis en place un véritable statut pour les chercheurs de l'équipement ; je crois ce point très important.

Le projet de budget pour 1994 comporte également des dispositions significatives permettant d'adapter la structure des emplois aux besoins des services.

C'est ainsi que 1 880 emplois de non-titulaires - j'y attache une très grande importance - seront transformés en emplois de titulaires de niveau B.

Un effort très significatif sera réalisé pour la formation professionnelle des agents, puisque les crédits sont augmentés de plus de 10 p. 100 par rapport à la dotation effective de 1993.

En outre, les crédits d'investissement qui seront alloués aux établissements d'enseignement et de formation, associés à l'enveloppe exceptionnelle de 100 millions de francs ouverte, dès cette année, au titre du plan de relance, permettront de poursuivre l'extension de l'Ecole des ingénieurs des travaux publics de l'Etat à Vaulx-en-Velin et d'engager la construction de la nouvelle école des techniciens de l'équipement à Valenciennes.

Je me suis par ailleurs attaché, à l'occasion des travaux préparatoires au prochain collectif budgétaire, à obtenir l'inscription des crédits nécessaires pour lancer, dès janvier 1994, la construction de la nouvelle Ecole nationale des ponts et chaussées sur le site de la cité Descartes, à Marne-la-Vallée, qui va ainsi devenir un pôle d'enseignement et de recherche d'envergure européenne, puisqu'il accueillera également l'Ecole nationale des sciences géographiques, une nouvelle école d'architecture, puis le Laboratoire central des ponts et chaussées, dont ce sera l'implantation principale.

J'en viens maintenant au volet relatif à l'action sociale et à l'amélioration du cadre et des conditions de travail quotidien.

Les crédits d'action sociale connaîtront une augmentation de 3,8 millions de francs par rapport à 1993, avec une dotation globale de 142,8 millions de francs.

Cette mesure nouvelle se traduira par un effort particulier en matière de prestations sociales et pour toutes les actions de prévention médicale et de sécurité du travail.

Cette revalorisation des crédits d'action sociale s'accompagnera de la création de six emplois d'assistante sociale.

De plus, les moyens d'engagement en faveur du logement social seront maintenus à un niveau comparable à celui des années précédentes, puisque 30 millions de francs en autorisations de programme sont prévus, à ce titre, en 1994.

Ainsi, mesdames, messieurs les sénateurs, le parc des logements réservés aux agents du ministère qui, à la fin de 1993, atteint 2 272 logements progressera encore de 300 logements environ en 1994 et, je l'espère, de 380 logements en 1995.

Enfin, les crédits immobiliers consacrés aux colonies de vacances connaîtront un doublement avec une dotation portée de 3 à 6 millions de francs en autorisations de programme.

Les autorisations de programme destinées aux équipements immobiliers des services déconcentrés progresseront de 25 p. 100 en 1994 par rapport à la loi de finances initiales pour 1993, avec une dotation de 60 millions de francs.

Pour achever la présentation des « services communs », que j'ai l'honneur de présenter à votre Haute Assemblée, je voudrais souligner que, l'année prochaine, sera franchie une nouvelle étape dans la modernisation des modes de gestion avec l'extension de la globalisation des moyens de fonctionnement à l'ensemble des services déconcentrés, avec l'achèvement du dispositif législatif et réglementaire mettant fin aux dispositions transitoires de la sortie de l'article 30 de la loi du 2 mars 1982, qui, vous le savez, a donné lieu à un véritable contrat clarifiant les rôles respectifs des départements et de l'Etat, ce dernier n'abandonnant pas pour autant son assistance aux communes.

Dans chaque direction départementale de l'équipement, l'important travail, effectué dans la plus totale transparence, de mise à plat des relations avec le conseil général a porté ses fruits. Seulement douze départements ont saisi la commission nationale de conciliation, après l'accord que j'ai négocié avec l'Assemblée permanente des présidents des conseils généraux de France. Les travaux de cette commission se sont déroulés avec sérénité, dans un climat - je me plais à le souligner - de confiance et avec la volonté de trouver des solutions tenant compte des contextes locaux. Ses propositions ont permis d'opérer des ajustements justifiés sans remettre en cause aucun des principes qui ont sous-tendu l'élaboration des conventions ni l'accord que j'ai conclu avec l'Assemblée permanente des présidents de conseils généraux de France en avril dernier et dont je viens de parler.

Aujourd'hui, les conventions d'activité relatives aux parcs sont conclues dans 99 départements. Dans la majorité des cas, elles s'inscrivent dans la continuité des pratiques antérieures concernant tant les volumes de travaux commandés par les départements que les programmes d'investissement en matériels.

Les conventions d'activité relatives aux subdivisions territoriales de l'équipement sont, quant à elles, signées dans la quasi-totalité des départements, exactement dans 94 d'entre eux.

La mise en œuvre de la loi de décembre 1992 n'est pas pour autant achevée. Ainsi que vous le savez, mesdames, messieurs les sénateurs, trente-deux conseils généraux ont manifesté le souhait de voir étudier un projet d'adaptation de l'organisation des services de l'équipement mis à leur disposition. J'entends que ces études soient conduites en respectant la loi dans toutes ses composantes.

Je veillerai particulièrement à ce que l'étude de réorganisation soit transparente pour les conseils généraux et à ce que les directions départementales de l'équipement, là où le partage aura eu lieu, puissent assumer leur mission dans les mêmes conditions de qualité et d'efficacité. Conformément à la loi qui a été votée, le surcoût de cette réorganisation sera calculé de manière transparente et honnête, et devra bien évidemment être supporté par les assemblées départementales.

Ce projet de budget pour 1994 marque incontestablement un tournant important et un progrès significatif pour l'enseignement de l'architecture.

En complément des mesures déjà citées au titre des services communs, les bourses d'études allouées aux étudiants seront en progression de 28 p. 100 par rapport à la loi de finances initiale de 1993 et seront désormais alignées sur les autres bourses de l'enseignement supérieur.

Les conditions de travail dans les écoles d'architecture seront ainsi rendues plus confortables - permettez-moi de dire que ce n'est pas du luxe, compte tenu de l'état de ces écoles - grâce à la revalorisation de leurs moyens de

fonctionnement et de leur budget de vacances augmenté, de 6 p. 100 par rapport à la loi de finances initiale de 1993.

La forte augmentation des crédits d'équipement immobiliers - 22 p. 100 en autorisations de programme par rapport aux crédits inscrits en loi de finances initiale en 1993 permettra d'accroître la capacité d'accueil des écoles, notamment par la poursuite de travaux d'extension et de restructuration déjà engagés à Marseille, à Bordeaux, à Lille, à Grenoble et à Paris - La-Villette. De même, la future école de Nancy sera mise en chantier.

J'indique à la Haute Assemblée que l'excellent rapport fait par M. le recteur Frémont sera scrupuleusement respecté ; les réformes ainsi que les méthodes qu'il préconise seront mises en œuvre dans l'intérêt de l'enseignement de l'architecture qui est une des chances de notre pays et l'un de ses principaux moyens de rayonnement.

J'en viens maintenant à la politique d'urbanisme et d'aménagement, dont l'objectif principal est d'assurer la présence de l'Etat, partenaire des collectivités locales et responsable des grands équilibres, dans la maîtrise de l'aménagement du territoire français.

L'effort portera notamment sur le renouveau de la planification urbaine et territoriale, par la relance des schémas directeurs et par la participation de l'Etat tant à l'établissement des documents d'urbanisme, des schémas de cohérence à grande échelle qu'à l'application de la « loi littoral » et de la « loi montagne ».

Un effort sera également consenti pour le développement des capacités d'expertise et de conseil aux collectivités locales, pour améliorer la présence de l'Etat auprès des agences d'urbanisme, prévenir les contentieux liés à l'application de la « loi littoral » et de la « loi montagne », développer les missions d'expertise et les projets urbains. Enfin, l'effort portera sur le développement des expérimentations architecturales et urbaines.

Le développement des politiques urbaines suppose que l'Etat soit en mesure de jouer pleinement son rôle de partenaire des villes. A cet effet, les crédits d'études d'urbanisme destinés aux services déconcentrés seront majorés de 3,9 millions de francs par rapport à 1993.

Les moyens des agences d'urbanisme seront maintenus au niveau de la loi de finances initiale pour 1993 ; ils sont supérieurs à ceux du projet de loi de finances pour 1993. Le réseau de ces organismes intercommunaux, qui ont notamment pour vocation de promouvoir des politiques d'agglomération, est en voie d'extension, et je m'en réjouis.

Enfin, le budget affecté aux actions menées pour la protection des sites et paysages est renforcé. Les crédits d'études relatifs aux sites et paysages ainsi qu'aux zones de protection du patrimoine architectural et urbain seront réévalués de 1,5 milliard de francs, en cohérence avec les priorités affichées par les ministères de l'environnement et de la culture en faveur de la politique des paysages et de la protection du littoral.

Les secteurs sauvegardés, outils principaux de mise en valeur des centres historiques dont le rôle économique doit être souligné, voient leurs moyens d'études réévalués de 2 millions de francs par rapport à 1993. Ainsi, la politique des centres historiques, qui est intimement liée à celle du patrimoine des monuments historiques développée par le ministère de la culture, devrait retrouver - je le souhaite - une nouvelle vigueur.

Outre ces dispositions budgétaires, j'ai déjà eu l'occasion de vous présenter un projet de loi visant à faciliter la reprise de l'activité par des mesures d'application immédiate, mais, je tiens à le souligner, la plupart de ces

mesures s'insèrent dans une ambition plus large qui trouvera sa concrétisation dans un second projet de loi, lequel sera déposé à la prochaine session de printemps.

Mesdames, messieurs les sénateurs, la première loi que vous avez votée en première lecture permet la prolongation automatique de la validité des permis de construire qui n'ont pas été suivis d'effet du fait de la crise que traverse notre pays.

Dans le second projet de loi, je chercherai à mettre à la disposition de nos concitoyens des procédures plus courtes, plus simples et plus claires.

J'en donnerai trois exemples.

En ce qui concerne, tout d'abord, les plans d'occupation des sols, on peut constater qu'ils évoluent, c'est bien normal. En effet, plus on aime une ville, plus on découvre, jour après jour, les imperfections de son POS et plus il faut revenir et remettre l'ouvrage sur le métier. Il faut que le changement soit plus rapide et plus transparent pour nos concitoyens. Je propose, à cet effet, deux modifications : un groupe de travail unique devra associer toutes les parties prenantes, et la liste interminable de consultations enfermées dans des délais successifs disparaîtra.

De même, une seule phase d'élaboration devra aboutir à un document définitif après enquête publique. Ainsi, c'en sera fini de la juxtaposition de plusieurs procédures en deux ou trois phases, avec application intermédiaire d'un document valable, mais provisoire. Une réforme en ce sens vous sera donc soumise.

Deuxième exemple, le certificat d'urbanisme. Quand vous êtes propriétaire d'un terrain, c'est le document qui vous permet de savoir ce que vous pouvez construire dessus.

Or, aujourd'hui, il y a des certificats positifs, des certificats négatifs et même des certificats neutres, ce qui est tout de même un chef-d'œuvre de construction juridique ! Personne ne s'y retrouve, surtout pas nos concitoyens.

Je voudrais remplacer tout cela par un seul certificat d'urbanisme, qui précisera la situation du terrain et l'usage que peut en faire le propriétaire, notamment s'il veut réaliser une opération déterminée, la construction d'une maison, par exemple. Que ce certificat lie le propriétaire et l'élu me semble être la moindre des choses pour nos concitoyens.

Enfin - troisième exemple - nous désirons instaurer un permis de construire unique, qui se substituera aux diverses formes actuelles d'autorisations d'occuper le sol, dont l'effet est de multiplier pour les usagers délais et formulaires.

Il s'agit non pas d'imposer des obligations supplémentaires, mais d'avoir une procédure unique au lieu des trois ou quatre qui existent actuellement, et même de supprimer les formalités bureaucratiques exigées pour les travaux ou les ouvrages dont la nature ou la très faible dimension ne justifie pas de contrôle administratif.

Pour terminer, permettez-moi de saluer la prise en compte, dans ce projet de budget pour 1994, de la création du Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme, installé à Lyon dans le cadre de la déconcentration des services de l'Etat et de l'aménagement du territoire, comme cela avait été prévu par mon prédécesseur, ainsi que de celle du Centre d'études et de prospectives des villes et territoires. Ces deux organismes constitueront un pôle de compétences dans les secteurs de l'urbanisme,

des techniques urbaines et des transports, et viendront éclairer la position de l'Etat sur les enjeux d'aménagement.

L'urbanisme est l'expression et le moteur du développement d'une ville; c'est l'urbanisme qui organise la vie quotidienne des familles, mais c'est l'urbanisme aussi qui peut bloquer l'économie, abîmer nos paysages et bafouer le droit des gens.

C'est pourquoi, mesdames, messieurs les sénateurs, je vous présenterai un projet de réforme à la prochaine session de printemps tendant à accroître la sécurité des usagers et des opérateurs, la transparence juridique et l'efficacité des procédures au service tout à la fois de la protection de l'environnement, de l'équipement et de l'aménagement du territoire. (*Applaudissements sur les traversées des Républicains et Indépendants, du RPR et sur certaines traversées du RDE.*)

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

M. Henri Collard, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Le projet de budget de l'urbanisme et des services communs comprend aujourd'hui l'architecture, l'urbanisme et la gestion de personnels. Le Gouvernement a en effet regroupé l'ensemble des crédits de personnels et d'administration générale du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, ainsi que ceux du ministère du logement. Le Gouvernement a également détaché la politique de la ville des services de l'équipement pour la rattacher au ministère des affaires sociales. La structure du budget est donc assez profondément modifiée, comme vient de le rappeler M. le ministre lui-même.

Mes chers collègues, le budget qui vous est présenté est essentiellement un budget de fonctionnement.

Les crédits demandés au titre de l'urbanisme et des services communs, au sein du budget de l'équipement, des transports et du tourisme, atteignent, pour 1994, 22,5 milliards de francs, soit une hausse de 1 p. 100 en valeur par rapport au budget de 1993.

Les dépenses ordinaires, qui représentent 21,8 milliards de francs, soit 97 p. 100 des crédits, progressent de 0,9 p. 100. Parmi ces dépenses, les moyens des services atteignent 21,7 milliards de francs pour 1994, soit un accroissement de 0,5 p. 100.

Les dépenses en capital sont résiduelles dans ce budget. Pour 1994, elles représentent 665 millions de francs en crédits de paiement, soit une augmentation de 3,9 p. 100.

Voyons maintenant, tout d'abord, les crédits réservés aux dépenses de personnel.

Si l'on analyse ce budget, on observe que les dépenses de personnel représentent l'essentiel du budget de l'urbanisme et des services communs, qui regroupe le personnel du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme et celui du ministère du logement.

Cette ligne progresse de 1,1 p. 100, ce qui résulte de deux évolutions contraires: d'une part, la progression des rémunérations publiques prévue en 1994; d'autre part, la suppression nette de 1 323 emplois, qui recouvre des évolutions diverses, notamment, comme vient de le rappeler M. le ministre, le transfert de 439 emplois aux conseils généraux dans le cadre de la loi de juillet 1992 concernant la sortie de l'article 30 et, en sens inverse, l'accueil de 907 emplois, essentiellement d'inspecteurs du permis de conduire.

La mesure principale est la poursuite de l'allègement du nombre des personnels des services du ministère de l'équipement et des directions départementales de l'équipement en 1994.

Il est ainsi envisagé la suppression de 1 200 postes en 1994 sur les 127 000 que compte le ministère.

J'en viens maintenant à l'urbanisme.

Du fait du rattachement de la politique de la ville au ministère des affaires sociales, deux lignes importantes disparaissent du budget de l'urbanisme et des services communs: d'une part, les moyens de fonctionnement de la Délégation interministérielle à la ville, d'autre part, les chapitres du développement urbain, notamment le Fonds social urbain.

Par ailleurs, conformément à la répartition des compétences fixée par les lois de décentralisation, le financement par l'Etat d'actions en matière d'urbanisme poursuit son mouvement de résorption, mais de façon moins marquée qu'en 1993. Ainsi, les crédits inscrits au titre des acquisitions foncières permettant à l'Etat de jouer un rôle actif dans le domaine de la politique foncière sont maintenus en crédits de paiement.

Le présent projet de budget paraît ainsi marquer une pause dans le retrait progressif de l'Etat des politiques d'urbanisme au profit des collectivités locales. Les préoccupations récemment apparues quant à l'accroissement des inégalités territoriales conduisent aujourd'hui l'Etat à reprendre sa place dans les politiques urbaines.

Après les personnels et l'urbanisme, j'aborderai maintenant la troisième action, l'architecture.

Dans le prolongement de ce qui avait été observé en 1993, les dépenses consacrées à l'architecture progressent de 27 p. 100, ce qui est une forte augmentation.

Les crédits de fonctionnement des écoles d'architecture sont ainsi augmentés de 23 millions de francs, notamment en vue de la création de postes d'enseignants et de postes administratifs. De même, les bourses d'études sont augmentées de 10 millions de francs et les crédits d'équipement immobilier des écoles passent de 35 millions de francs à 55 millions de francs.

Cette forte croissance doit permettre de faire face à la constante augmentation du nombre des étudiants.

Il faut mentionner, par ailleurs, que la construction de la nouvelle école de Marne-la-Vallée sera financée par l'Etat et par la région d'Ile-de-France.

Je remarque à ce propos, après vous, monsieur le ministre, que la mise en œuvre du plan « Ecoles d'architecture 2 000 », que j'avais souhaitée lors de l'examen du projet de budget pour 1993, semble être sur la bonne voie.

Le présent projet de budget prévoit ainsi une forte hausse des crédits consacrés à l'architecture, qui permettra, notamment, de rénover et de réhabiliter les bâtiments, d'équiper les immeubles refaits à neuf et d'augmenter la surface de plusieurs écoles.

Une question demeure néanmoins. Cet effort sera-t-il suffisant compte tenu de la croissance des effectifs d'étudiants qui sont passés à 17 400 en 1993 contre 16 400 en 1992, soit une augmentation de 6 p. 100? D'une manière générale, on peut s'interroger sur l'adéquation de l'enseignement en architecture à la réalité économique actuelle, la profession étant particulièrement sinistrée du fait de la crise de l'immobilier.

Une autre question se pose également: le nombre très important des étudiants en architecture ne risque-t-il pas de placer une partie d'entre eux dans une situation délicate quand il s'agira de trouver place sur le marché de l'emploi? Ne devrait-on pas rechercher une meilleure uti-

lisation du potentiel que représente ces jeunes architectes en élargissant le champ de leurs interventions dans toutes les constructions ? Je pense, en particulier, à la construction de logements réalisés souvent sans architecte, notamment les lotissements.

Voyons maintenant les actions d'accompagnement et de soutien.

Les subventions de fonctionnement versées à l'Institut géographique national progressent de 0,8 p. 100, donc à un rythme très modéré. Les subventions d'équipement augmentent d'une façon un peu plus rapide, de 2,5 p. 100.

Les crédits de fonctionnement du Laboratoire central des ponts et chaussées stagnent. Les crédits du Centre scientifique et technique du bâtiment sont transférés au ministère du logement. L'École nationale des ponts et chaussées est transformée en établissement public administratif et se voit dotée d'une subvention de fonctionnement de 117,4 millions de francs.

J'en terminerai par l'article 59 rattaché à ce budget. Il s'agit de la dotation globale d'équipement des villes nouvelles, qui est reconduite pour un an et dotée de 159,2 millions de francs en crédits de paiement, pour atteindre un niveau proche de celui de 1993.

Créée voilà dix ans, cette subvention d'investissement est destinée aux syndicats d'agglomérations nouvelles, groupements de communes chargées de l'équipement et de l'intégration de leurs territoires sous forme de ville nouvelle.

Initialement conçue pour être transitoire, comme, d'ailleurs, l'ensemble des structures de mise en place des villes nouvelles, cette dotation a tendance à se pérenniser sous l'effet des besoins d'équipement des syndicats d'agglomérations nouvelles.

La mesure de prolongation d'un an qui nous est proposée aujourd'hui semblerait devoir être reconduite encore pour une durée de cinq ans. Je souhaiterais, monsieur le ministre, que ce délai d'un an permette au Gouvernement de bien définir la politique qu'il entend poursuivre concernant les villes nouvelles.

S'agissant d'une dotation à un groupement de communes, on peut en outre s'étonner, quelle que soit l'origine historique des villes nouvelles, que cette ligne ne figure pas au budget du ministère de l'intérieur, ce qui contribuerait à améliorer la lisibilité des dotations de l'Etat aux collectivités locales.

Après ces courtes observations et ce rapport rapide, je vous propose, mes chers collègues, au nom de la commission des finances, d'adopter les crédits de l'urbanisme et des services communs ainsi que l'article 59 rattaché. *(Applaudissements sur certaines travées du RDE, ainsi que sur les travées du RPR et des Républicains et Indépendants.)*

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

M. Jacques Bellanger, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les crédits figurant au budget du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, et destinés aux actions en faveur de l'architecture et de l'urbanisme, ont été fixés à 643 millions de francs par le projet de loi de finances pour 1994, ce qui représente une augmentation de 7,1 p. 100 par rapport à 1993.

Cette progression des crédits bénéficie pour une très large part au soutien à l'architecture, notamment à l'enseignement de cette discipline, alors que les dotations rassemblées sous l'action « Urbanisme et paysages », de nature très variée, enregistrent une diminution.

En ce qui concerne la politique de l'architecture, la commission des affaires économiques s'est félicitée de l'effort exceptionnel consenti en faveur des écoles d'architecture, qu'il s'agisse de leurs moyens de fonctionnement ou des crédits d'investissement.

Cette priorité accordée à l'enseignement de l'architecture s'inscrit d'ailleurs dans la continuité de l'action menée par le précédent gouvernement, qui avait abouti à l'adoption d'un plan de rénovation de l'enseignement de l'architecture en décembre 1992. Elle se justifie amplement au regard de la pénurie de moyens dont souffrait cet enseignement et de la très forte augmentation des effectifs d'étudiants, qui a atteint 28,4 p. 100 en deux ans. Cela étant, je partage le souci exprimé par le rapporteur spécial sur l'avenir de ces étudiants.

Le second volet de votre action, monsieur le ministre, qui a trait à l'urbanisme et aux paysages, connaît en revanche une diminution de ses crédits ; celle-ci reste toutefois modérée.

La dotation aux agences d'urbanisme est maintenue à son niveau de 1993, alors que vous annoncez, pour l'année prochaine la création de six agences nouvelles.

Comment, dans ces conditions, maintenir ou développer l'action des agences autrement que par des contributions accrues des collectivités locales ? Or celles-ci assurent déjà, si l'on ne prend pas en compte le cas particulier de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France, environ 62 p. 100 du budget des agences.

Les conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement, les CAUE, voient, comme d'habitude, la dotation de l'Etat diminuer ; dans ce projet de budget, c'est dans une proportion importante puisque la baisse est de 9,3 p. 100.

M. Jacques Bialski. C'est regrettable !

M. Jacques Bellanger, rapporteur pour avis. Certes, le budget des CAUE est alimenté aussi par le produit de la taxe départementale qui leur est réservée et dont le rendement progresse, passant de 171 millions de francs en 1992 à 187 millions de francs en 1993, selon les prévisions du moins.

Vous vous êtes aussi engagé, monsieur le ministre, à accompagner la diminution de l'aide de l'Etat d'un recentrage au profit des CAUE dont les ressources sont le plus faibles, ainsi que du maintien de l'assistance architecturale dans les quatorze départements dépourvus de CAUE.

La commission des affaires économiques a pris acte de cet engagement mais elle souhaiterait, à l'avenir, disposer d'informations précises sur la répartition des subventions entre les différents CAUE qui permettraient de le confirmer.

Je m'interroge, en outre, sur l'opportunité de réduire, comme les années précédentes, l'aide de l'Etat, alors que la crise que subit la construction immobilière risque d'avoir des conséquences négatives sur le produit de la taxe départementale.

Pour ce qui concerne l'aide de l'Etat à l'élaboration des documents d'urbanisme et à la protection du patrimoine, les évolutions des crédits prévues par le projet de budget sont plus positives.

La dotation destinée à assurer l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux progresse de 9,4 p. 100 en autorisations de programme et les crédits de la politique des sites, des secteurs sauvegardés et des zones de protection du patrimoine architectural urbain et paysager augmentent de 8,1 p. 100 en crédits de paiement et de 5 p. 100 en autorisations de programme.

Il n'en reste pas moins, monsieur le ministre, que l'évolution positive des crédits ne saurait suffire en ce domaine. Pour remplir efficacement sa mission d'assistance aux collectivités locales dans l'élaboration des documents d'urbanisme, l'Etat doit aussi disposer d'effectifs suffisants dans ses services déconcentrés. C'est loin d'être toujours le cas !

Ainsi, l'insuffisance des effectifs réels des directions départementales de l'équipement ne permet pas à celles-ci de faire face aux demandes des collectivités locales.

J'ai bien entendu, monsieur le ministre, les assurances que vous avez données à cet égard, et je n'ai pas de doute sur votre volonté. Toutefois, je reste très sceptique quant à la possibilité que vous avez de les concrétiser en l'état actuel de votre budget et compte tenu des réalités constatées sur le terrain, notamment au niveau des subdivisions.

J'avais évoqué, l'année dernière, le débat en cours sur l'opportunité de réformer le droit de l'urbanisme. Ce débat, engagé par la publication du rapport du Conseil d'Etat, *L'Urbanisme : pour un droit plus efficace*, a été complété au cours de l'année écoulée par les propositions formulées par la profession notariale lors de son congrès annuel.

Certaines des propositions présentées par le Conseil d'Etat ont été reprises dans un projet de loi adopté le 21 juillet par le conseil des ministres et dont la Haute Assemblée a délibéré récemment, projet de loi destiné à mettre fin rapidement aux causes les plus évidentes de l'instabilité juridique des documents d'urbanisme, mais en fait plus orienté sur la reprise de l'activité dans le secteur du bâtiment et des travaux publics que sur la modernisation de notre législation. (*M. le ministre manifeste son approbation.*)

L'examen de ce texte par notre assemblée a abouti à un renforcement assez sensible des restrictions affectant les droits des éventuels requérants.

Cependant, le rapport du Conseil d'Etat comportait un autre volet de propositions, qui avaient pour objectif de réduire l'instabilité des documents d'urbanisme et de lutter contre les excès constatés en matière de révision et de modification des plans d'occupation des sols.

Il est sans doute regrettable que cet aspect de la nécessaire réforme de l'urbanisme, à laquelle il faudrait probablement lier la réforme des enquêtes publiques, n'ait pas été évoqué dans le projet de loi examiné par le Sénat, même si, selon vos déclarations, monsieur le ministre, celui-ci ne constitue que le premier volet d'une réforme plus générale du code de l'urbanisme, qui serait présentée au Parlement au cours de la prochaine session de printemps. Peut-être voudrez-vous nous le confirmer.

Compte tenu de l'explosion du contentieux de l'urbanisme - le nombre des recours est passé de 2 700 en 1987 à 10 000 en 1993, les quatre cinquièmes concernant des décisions prises par les collectivités locales et les deux tiers, des permis de construire - cette réforme est attendue avec impatience. Elle devra à la fois simplifier et clarifier des règles d'élaboration devenues par trop complexes et assurer la stabilité des normes juridiques et leur cohérence.

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'avais proposé à la commission des affaires économiques et du Plan, compte tenu de l'évolution contrastée des crédits de l'architecture et des crédits de l'urbanisme et des paysages, de s'en remettre à la sagesse du Sénat, mais elle a décidé de donner un avis favorable sur l'adoption des crédits de l'urbanisme inscrits au projet de loi de finances pour 1994. (*Applaudissements.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 10 novembre 1993, la conférence des présidents a fixé à cinq minutes le temps de parole dont chaque groupe dispose pour cette discussion.

La parole est à Mme Durrieu.

Mme Josette Durrieu. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention portera sur les problèmes relatifs aux CAUE.

J'insisterai d'abord sur l'importance de ces structures pour la sauvegarde du patrimoine, particulièrement du patrimoine bâti, du patrimoine non protégé, notamment en zone rurale.

Dans cet espace rural dont chacun s'accorde à reconnaître qu'il faut aujourd'hui l'aménager, ce patrimoine constitue une richesse essentielle : il témoigne de notre culture, de notre histoire, ainsi que vous l'avez souligné, monsieur le ministre. A un moment où notre société semble perdre ses repères, ce patrimoine est, pour chacun d'entre nous, le moyen de retrouver, de temps à autre, ses racines. N'est-ce pas cette recherche d'authenticité qui explique, pour une grande part, l'engouement que l'on observe aujourd'hui pour le « tourisme vert » ?

Les CAUE ont pour mission de dispenser, dans le domaine de l'architecture, de l'urbanisme et de l'environnement, des conseils aux particuliers comme aux collectivités.

Monsieur le ministre, une compétence nouvelle vient d'être dévolue aux architectes des CAUE, celle d'architecte consultant. J'émet à ce sujet un certain nombre de réserves. Dans le passé, cette mission était confiée à des architectes libéraux relevant des directions départementales de l'équipement : ils étaient donc rémunérés par l'Etat.

Certes, l'architecte du CAUE doit conseiller aussi les usagers, mais je crains que ne s'opère un transfert de compétence dangereux dans la mesure où, d'après la circulaire de 1986, « l'architecte consultant instruit les permis de construire ». Si l'architecte du CAUE devait aussi assumer l'intégralité d'une mission de cette nature, son rôle se trouverait, à mon sens, sensiblement modifié, sans même parler de la surcharge de travail que cela entraînerait pour lui, au détriment de ses autres missions.

Les moyens du CAUE proviennent essentiellement d'une taxe départementale instituée en 1981. Cette taxe représente 0,3 p. 100 au maximum de la valeur de l'ensemble immobilier neuf.

Instituée dans soixante-dix-sept départements - et pourquoi seulement soixante-dix-sept ? - cette taxe a été majorée en 1991. Cependant, comme M. le rapporteur l'a souligné, compte tenu de la crise immobilière et de la diminution du nombre de permis de construire, le produit de cette taxe se trouve réduit d'autant, notamment dans les départements ruraux où l'on construit plutôt moins qu'ailleurs parce qu'on y restaure plutôt plus.

Ainsi, dans les Hautes-Pyrénées, où je préside le CAUE, la taxe départementale CAUE a rapporté 900 000 francs en 1991, 1,3 million de francs en 1992 et seulement 1 million de francs en 1993.

Je précise, à titre de comparaison, que cette même taxe a rapporté 7 millions de francs dans la Haute-Garonne. Quelle disparité !

Dans un canton rural de 4 200 habitants où je gère une opération programmée d'amélioration de l'habitat représentant 22 millions de francs sur trois ans, sans doute avec le concours du CAUE, la taxe départementale n'apporte pas un centime !

Si la taxe départementale ne rapporte pas ce qu'on pouvait en escompter, c'est bien, certes, en raison de la crise. Mais monsieur le ministre, vous conviendrez que, dans ces conditions, la baisse de la dotation de l'Etat est bien imprudente. Cette baisse est continue depuis 1987. En 1993, la dotation s'est élevée à 4 509 000 francs. Dans le présent projet de loi de finances, elle n'est plus que de 4 080 000 francs, soit une diminution de 9,3 p. 100 : c'est beaucoup !

Bien sûr, on peut tenir le raisonnement suivant : l'aide de l'Etat diminue dans la mesure où la taxe départementale augmente. Raisonnement facile et erroné puisque, dans la réalité, les choses ne se passent pas du tout ainsi !

Vous considérez que tout département qui perçoit une taxe départementale CAUE de 800 000 francs, n'a pas besoin de recevoir une dotation de l'Etat. Ainsi seuls vingt CAUE ont droit à une aide. Et bien non, monsieur le ministre, avec 800 000 francs on ne peut pas gérer correctement un CAUE ! Avec une telle somme, un CAUE ne peut pas remplir complètement sa mission !

Parallèlement, vous accordez une assistance architecturale aux quatorze départements dépourvus de CAUE. J'ai le sentiment que l'on pénalise ceux qui font des efforts et que l'on offre une prime à ceux qui n'en font pas.

Pour résumer la situation actuelle des CAUE, je propose cette formule : grande utilité, trop de disparités, plus de solidarité.

Une réforme me paraît nécessaire, dont les axes seraient les suivants : obligation de créer un CAUE pour tous les départements ; institution obligatoire d'une taxe départementale, avec un taux unique ; péréquation nationale, même si cela suppose une modification de la loi de finances ; éventuellement, élargissement du champ d'intervention des CAUE ; attribution d'une aide spécifique de l'Etat pour les architectes consultants, même si cette mission de conseil relève des CAUE.

Enfin, il faut revoir et préciser le statut des architectes des CAUE, notamment leurs relations avec le conseil de l'ordre.

Voilà, monsieur le ministre, un certain nombre de propositions que, personnellement, je souhaiterais voir reprises dans un projet de loi. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Félix Leyzour. Je voudrais vous interroger très rapidement, monsieur le ministre, sur l'évolution des personnels du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme.

J'ai constaté que le personnel qui intervient directement sur la route et qui joue un rôle important dans les domaines de l'entretien, de la sécurité routière, notamment dans le cadre de la sécurité hivernale, a tendance à diminuer.

J'aimerais donc, monsieur le ministre, que vous nous apportiez quelques éléments d'information sur la politique que vous mènerez dans ce domaine.

Dans votre intervention, vous avez fait référence aux conventions passées avec les conseils généraux dans le cadre de la sortie de l'article 30. Elles portent sur deux points essentiels : les parcs et l'organisation des subdivisions territoriales.

Je souhaiterais que vous nous indiquiez combien de conseils généraux ont, dans leurs conventions, prévu de réduire le volume de leurs activités avec les parcs départementaux. Par ailleurs, monsieur le ministre, s'agissant de l'organisation territoriale des services de l'équipement, pouvez-vous nous préciser quel est le nombre de départements dans lesquels il a été procédé à une partition physique des subdivisions ?

Je rappelle que, lors du débat qui a eu lieu sur la sortie de l'article 30, j'avais exprimé le souci, d'une part, que l'on parvienne à une clarification des relations entre les conseils généraux et les DDE, c'est-à-dire les services de l'Etat et, d'autre part, que l'on évite qu'une partition des services ne conduise, ici et là, surtout dans les secteurs ruraux, à des concentrations de service, à des réductions de personnel, à des retractions de services, tant ceux de l'Etat que ceux des conseils généraux, dégageant de vastes secteurs ruraux.

La capacité d'intervention des subdivisions ne concerne pas seulement les départements. Nous savons, en effet, la place qu'elles tiennent dans les services rendus aux communes, en particulier aux petites communes, tant du point de vue de l'urbanisme que du point de vue de l'étude et de la préparation des dossiers techniques, de la maîtrise d'œuvre dans les plus petites communes ou de l'encadrement technique des syndicats de voirie.

J'aimerais donc, monsieur le ministre, que, sur tous ces sujets, vous nous apportiez quelques précisions.

J'aborderai maintenant un point qu'a évoqué tout à l'heure Mme Durrieu : je veux parler du traitement inégal réservé aux départements.

Il est vrai que, dans un certain nombre de départements où n'ont pas été constitués de CAUE, l'Etat continue d'apporter son aide au service départemental de la DDE pour tout ce qui relève de l'urbanisme, alors que, dans les départements où des CAUE ont été constitués, cette aide a été pratiquement supprimée. Cela signifie que l'on est pénalisé si l'on fait un effort pour que l'urbanisme soit pris en compte, non seulement au niveau du département, mais aussi et surtout au niveau des communes.

Je souhaiterais donc, non pas que soit supprimée l'aide accordée aux départements qui en bénéficient, mais que l'Etat continue à se préoccuper de ce problème dans les départements où existent des CAUE. (*Applaudissements sur les travées communistes. – Mme Durrieu applaudit également.*)

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je répondrai d'abord aux questions que m'ont posées les rapporteurs, que je remercie ; par ailleurs, pour le travail qu'ils ont accompli.

Tous deux m'ont interrogé sur le nombre des étudiants en architecture et sur leur avenir. Aujourd'hui, on dénombre 16 500 étudiants environ ; la durée des études tend à s'établir à huit années, l'insertion professionnelle s'opérant difficilement.

Il nous faut des architectes, et des architectes de grande qualité. C'est actuellement le cas. L'architecture française, qui est célèbre dans le monde entier, constitue une des

forces de rayonnement de notre pays, ainsi que je le disais dans mon discours introductif. Cependant, il faut que tous les architectes aient du travail et, pour cela, nous devons agir dans trois directions.

Tout d'abord, il faut promouvoir une maîtrise raisonnée des inscriptions dans les écoles en agissant, notamment, sur l'orientation en amont. Nous n'attendons pas de miracles de cette démarche, mais elle doit être mise en œuvre.

Ensuite, il faut se diriger lentement vers une autre répartition géographique des écoles. Il n'est pas sain que neuf écoles d'architecture sur vingt-deux se trouvent à Paris.

Enfin, il faut prévoir un passage, dès la fin du DEFA - diplôme d'études fondamentales en architecture - vers les universités et les autres écoles professionnelles. Cela permettra une diversification des débouchés, ainsi qu'une réorientation rapide vers les métiers de la maîtrise d'ouvrage, de la gestion, etc., tant que la crise demeurera et qu'elle ne sera pas totalement résorbée grâce à une réforme de l'enseignement de l'architecture.

Messieurs les rapporteurs, vous avez fait allusion au groupe de travail présidé par M. le recteur Frémont. Je disais tout à l'heure qu'il avait effectué une étude très intéressante. Il prône, pour nos écoles, plus de professionnalisme et plus d'ouverture en suggérant que l'enseignement dure six ans au lieu de cinq ans, stages compris, et que la pédagogie soit recentrée autour d'un projet.

Le groupe de travail conseille également que l'ensemble des enseignements soit regroupé autour de l'enseignement de l'architecture pour éviter l'éparpillement des matières qui existe actuellement.

Il propose que les écoles bénéficient d'une autonomie plus grande pour organiser leur pédagogie. Un nouveau statut devrait leur être attribué, de façon qu'une articulation plus forte soit assurée avec l'enseignement supérieur grâce, notamment, à une équivalence de diplômes.

Monsieur Collard, vous m'avez interrogé sur la subvention accordée aux villes nouvelles. Vous savez que les villes nouvelles sont un succès, en tout cas c'est ma conviction. Certes, elles connaissent des tensions comme toutes les intercommunalités, tensions qui ne sont pas si fortes d'ailleurs ; permettez à un président de district de dire qu'elles ne sont pas plus importantes qu'ailleurs.

La réussite est d'autant plus grande que, maintenant, des élus se passionnent pour le destin des villes nouvelles, qui sont devenues, sur le plan de la démocratie, des villes comme les autres, les représentants de l'Etat étant désormais des sortes de secrétaires généraux territoriaux, ce qui est la démonstration de cette réussite.

On avait prévu une anticipation sur les équipements futurs. Les villes nouvelles ont bénéficié de 60 p. 100 à 75 p. 100 de logements aidés, voire d'HLM locatifs. Ils ont permis de répondre à une formidable demande, notamment dans la région parisienne, demande qui n'a pas toujours été prise en compte ailleurs.

Tant que ces villes n'ont pas trouvé leur équilibre, l'Etat doit continuer à les aider. Les crédits qui leur sont destinés doivent rester inscrits au budget du ministère de l'équipement. S'ils étaient inscrits au budget du ministère de l'intérieur, je craindrais qu'un jour ou l'autre ils ne soient dilués dans la masse des crédits destinés aux collectivités locales.

La nation a encore besoin que les villes acceptent de faire un effort en matière de logements sociaux, de droit à un logement de qualité pour tous, effort que tout le monde ne fait pas, hélas ! ou, en tout cas, ne fait que de façon insuffisante.

MM. Bellanger et Leyzour, ainsi que Mme Durrieu m'ont interrogé sur les CAUE.

Il était prévu qu'ils soient financés par les départements, notamment par la taxe sur l'immobilier, et que l'Etat aide les quelques départements qui, visiblement, n'avaient pas, hélas ! les moyens suffisants. Telle était la philosophie du système, mais la crise est venue la perturber.

Vous dites que, au fond, on n'aide que ceux qui ne consentent pas d'effort. C'est bien ce qui est ressenti sur le terrain. Peut-on imaginer une répartition différente, qui consisterait à aider les départements les plus riches en fonction des crédits qu'ils affectent aux CAUE ? Telle serait la caricature du système inverse.

Une réflexion doit être menée sur ce point. Votre question est pertinente, monsieur le sénateur. Je ne vois pas d'inconvénient à ce que nous rouvrons, ensemble, le dossier, puisque la philosophie première ne semble plus correspondre aux besoins.

Monsieur Bellanger, vous m'avez interrogé sur la transparence de la répartition. Je suis d'accord avec vous : il n'y a aucune raison pour que ne soient pas définis des critères objectifs, précis et connus. Je ne dis pas que ces critères n'existent pas ; je soutiens simplement qu'ils doivent être portés à la connaissance de tous.

Dès que la répartition sera réalisée, je me propose de la soumettre aux commissions du Parlement de façon qu'elle puisse être discutée dès l'année prochaine à l'occasion de l'examen du budget. Cela me paraît tout à fait légitime. Vous avez raison de vous plaindre, monsieur le sénateur.

MM. Bellanger et Leyzour m'ont interrogé sur les emplois.

Il semble qu'une suppression de 1 200 postes de travail devrait avoir lieu en 1994. En emplois réels, cela correspondra à une suppression de 1 000 sur un effectif de 127 000. Ils s'ajoutent aux quelque 15 000 emplois perdus en dix ans par le ministère de l'équipement. Je veux bien croire qu'il existait sans doute, voilà dix ans, des raisons de diminuer le nombre d'emplois, mais quand, année après année, on en supprime par vague de 900 à 1 000, il arrive un moment où la situation devient difficile. Ce moment est, semble-t-il, arrivé. Il faudrait, autant que faire se peut, marquer une pause. Je ne peux cependant en prendre l'engagement.

M. Félix Leyzour. Une pause ou un arrêt ?

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Pour moi, c'est la même chose. Je souhaiterais qu'un frein important soit mis à cette diminution dans les années qui viennent. Je crois que c'est nécessaire.

Vous m'avez demandé si les conseils généraux qui avaient diminué le volume de leur passation de commandes au parc étaient nombreux. A ma connaissance, non.

Globalement, il y a maintien du niveau des commandes, et je m'en réjouis ; je pourrais vous le confirmer avec des chiffres précis. C'est le cas à peu près partout, à quelques rares exceptions près, qui sont d'ailleurs compensées par des surplus de commandes ailleurs.

Ensuite, vous souhaitez connaître la situation en ce qui concerne le partage des subdivisions. Je rappelle que trente-deux départements ont demandé l'étude. Comme vous, je souhaite une très grande clarté dans les rapports entre les directions départementales de l'équipement et les conseils généraux, clarté qui n'était pas de mise dans le passé, disons-le très franchement.

Le conseiller général que j'ai été se souvient, voilà une dizaine d'années, de crédits que l'on retrouvait ici ou là sur telle ou telle route, sans aucune transparence pour les élus. Certes, cela était toujours fait dans le sens de l'intérêt général, mais ce n'était pas une bonne méthode. Nous en sommes sortis. Il faut une transparence totale – c'est le moindre des respects pour les élus. Je crois que, maintenant, cela existe et qu'il n'y a quasiment plus d'exception, je m'en réjouis.

Vous avez souhaité connaître mon avis sur les risques de partition. La loi est la loi. Il est bien évident que le ministère et moi-même devons respecter la loi et que les assemblées départementales sont souveraines si elles demandent une partition.

Si elles la demandent – c'est le cas de trente-deux départements – les études seront faites honnêtement, de manière transparente. Nous appliquerons la loi, mais toute la loi. Celle-ci précise que la partition doit permettre le même service aux citoyens, notamment aux petites communes, et que celui-ci ne devra pas coûter un centime de plus à l'Etat.

M. René Régnault. Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. J'ajoute que le ministre que je suis ne souhaite pas la partition, tout en respectant, bien sûr, la liberté des collectivités territoriales. Je crois que casser ce formidable outil au service de la décentralisation qu'est le ministère déconcentré de l'équipement est une erreur, je me permets de le dire. Autant le contrôle doit être effectué, autant c'est une chance pour le pays d'avoir, au service des collectivités locales, une équipe déconcentrée qui puisse en permanence se réadapter, être mobile et se mettre au goût du jour.

Dans la réforme future du ministère de l'équipement, nous aurons besoin de plus en plus de servir trois objectifs.

Tout d'abord, il s'agit du service des petites communes, pour éviter toute tutelle d'une collectivité sur une autre, ce qui est bien le sens de la loi que votre Haute Assemblée a votée.

Ensuite, il s'agit du service de l'aménagement du territoire, que ce soit en zone urbaine ou en zone rurale.

Enfin, il s'agit d'avoir, par département, une cellule pluridisciplinaire de très haute qualité, qui apporte aux collectivités locales une vision, par des hommes et des femmes formés à cet effet et renouvelés au fil des ans, apportant sans cesse un sang neuf que l'Etat seul peut donner, avec des profils de carrière que l'Etat seul peut créer. Cela permettra d'avoir une vision dans le domaine des schémas directeurs d'urbanisme et du logement social, et un urbanisme non seulement de qualité, mais à dimensions humaine et sociale.

C'est le rôle de l'Etat. C'est vers cela que veut aller le ministère, au service des collectivités locales et dans une totale transparence. Il serait dommage, à cause d'éventuels errements passés, que l'on en vienne à casser une mécanique qui, si nous la faisons évoluer, est, je le crois, une chance au service du pays et des collectivités locales.

C'est l'appel que je me permets de lancer, tout en étant respectueux de la totale liberté des collectivités territoriales de penser autrement. (*M. Philippe François applaudit.*)

En ce qui concerne la réforme de l'urbanisme, je dirai à M. Bellanger et à Mme Durrieu que la petite loi essentiellement de soutien à l'activité économique que votre Haute Assemblée a bien voulu voter n'a, à l'évidence, rien à voir avec la loi fondamentale de réforme de l'urbanisme qui doit aller, avec beaucoup de sagesse, vers une simplification, une clarification, notamment pour mettre fin à l'explosion, avez-vous dit très justement, monsieur Bellanger, du contentieux en matière d'urbanisme.

Dans certains cas, il s'agit d'alléger des protections trop fortes. Dans d'autres cas, il s'agit de renforcer, au contraire, les protections. En ce qui concerne, notamment, la « loi montagne » et la « loi littoral », il ne s'agit pas de faire n'importe quoi. La montagne et le littoral appartiennent non seulement aux personnes qui y vivent et à leurs élus, mais à la nation. Il faudra, sur ce point, avoir beaucoup d'équilibre. Je souhaite recevoir à cet égard l'appui total du Sénat dans sa sagesse, pour que le toilettage ne soit pas une remise en cause fondamentale de ces deux lois qui sont nécessaires.

J'en viens aux plans d'occupation des sols. C'est peut-être le seul point sur lequel je serai en désaccord avec M. Bellanger. En l'occurrence, c'est peut-être plus le maire ou le président du district que le ministre qui s'exprime.

J'ai tendance à penser que mais peut-être s'agit-il d'une faiblesse de ma part plus on travaille, plus on s'aperçoit de ce qui ne va pas quartier après quartier dans un plan d'occupation des sols. Il faut donc permettre aux élus, sous contrôle démocratique, de faire évoluer le plan d'occupation des sols assez souvent. Je considère que c'est encore dans les communes où on travaille le moins que les plans d'occupation des sols peuvent être les plus stables, ce qui n'est pas fatalement un critère de bon urbanisme. (*Sourires.*) Sur ce point, la discussion pourra être ouverte et elle ne manquera pas d'être passionnante.

M. Jacques Bellanger, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je vous en prie, monsieur le rapporteur.

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

M. Jacques Bellanger, rapporteur pour avis. Je voudrais simplement vous demander une précision au sujet des villes nouvelles.

Je suis parfaitement d'accord avec les déclarations que vous venez de faire et avec les orientations que vous venez de définir. J'en déduis que le Gouvernement n'a aucun texte à présenter sur la modification des villes nouvelles, qu'il soit général ou particulier, et qu'aucun changement sur aucune ville nouvelle n'est en préparation pour les prochains mois.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. En tout cas, je souhaite qu'il en soit ainsi, monsieur le sénateur.

M. Jacques Bellanger, rapporteur pour avis. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le président. Je rappelle au Sénat que les crédits concernant l'urbanisme et les services communs, inscrits à la ligne « Equipement, transports et tourisme », seront mis aux voix demain, dimanche 28 novembre, à la suite de l'examen des crédits affectés au tourisme.

ÉTAT B

M. le président. « Titre III. moins 248 524 074 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Le vote sur le titre III est réservé.

« Titre IV, 2 435 269 168 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Le vote sur le titre IV est réservé.

ÉTAT C

M. le président. « Titre V. - Autorisations de programme, 10 465 963 000 francs.

« Crédits de paiement, 4 567 836 000 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Le vote sur le titre V est réservé.

« Titre VI. - Autorisations de programme, 2 856 263 000 francs.

« Crédits de paiement, 1 428 450 000 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Le vote sur le titre VI est réservé.

J'appelle en discussion l'article 59 rattaché aux crédits de l'urbanisme et des services communs.

Article 59

M. le président. « Art. 59. - Dans le 3° de l'article 33 de la loi n° 83-636 du 13 juillet 1983 portant modification du statut des agglomérations nouvelles, les mots : "dix ans" sont remplacés par les mots : "onze ans". »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 59.

(L'article 59 est adopté.)

M. le président. Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant l'urbanisme et les services communs.

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

IV. - MER

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

La parole est à M. le ministre.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, l'organisation de vos débats me donne l'occasion de présenter devant vous le budget de la mer dans son unité, en tout cas pour la part qui me concerne. Connaissant l'intérêt de votre Haute Assemblée pour la chose maritime, croyez que j'en suis particulièrement heureux.

La section mer du projet de budget représente près de 5 682 millions de francs, après transfert au budget du ministère de l'agriculture et de la pêche des crédits d'intervention alloués au secteur de la pêche.

Ainsi, hors ENIM, Etablissement national des invalides de la marine, mais en réintégrant le montant de la compensation par l'Etat des allègements de charges sociales consentis au profit des armements français au commerce, les crédits effectivement consacrés à la mer augmentent de plus de 6 p. 100.

C'est dire, dans le contexte actuel marqué par le nécessaire effort de redressement des finances publiques, toute l'importance accordée au secteur maritime dans le cadre de la nouvelle organisation gouvernementale.

Encore cet effort budgétaire ne rend-il qu'imparfaitement compte de l'ensemble des moyens consacrés à la mer : leur exacte mesure supposerait que soient également ajoutés les crédits affectés au volet social de la réforme de la manutention portuaire, et dont vous aurez prochainement à connaître dans le cadre de la loi de finances rectificative de fin d'année, les crédits consacrés au remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle des armateurs ou bien encore les éventuelles dotations en capital pour la Compagnie générale maritime.

Je pourrais ainsi multiplier les exemples pour mieux vous faire mesurer l'effort réel consenti par la collectivité au profit du secteur maritime.

J'arrêterai cependant là mon propos pour vous dire simplement, mesdames, messieurs les sénateurs, que le projet de budget pour 1994 que j'ai l'honneur de présenter devant vous est à la fois sérieux et ambitieux, qu'il permet d'assurer l'acheminement de notre commerce extérieur dans de bonnes conditions, qu'il garantit, enfin, à un haut niveau, la protection sociale et la formation des marins, la sécurité maritime et la modernisation de l'administration de la mer.

Le budget de la mer est d'abord celui des marins, celui de leur régime de protection sociale. Il est parfois de mise de souligner la part prépondérante prise par le montant de la subvention versée par l'Etat au régime social des marins au sein de ce budget pour souligner la part réduite qui serait celle des crédits consacrés aux autres interventions en matière maritime.

Qu'il me soit permis de réagir contre cette manière de présenter les choses.

Le budget de la mer est un tout et, vous le savez bien, la subvention accordée par l'Etat à l'Etablissement national des invalides de la marine est tout autant économique que sociale. Par son volume même, par les allègements de charges qu'elle autorise à la pêche comme au commerce, cette subvention joue tout autant un rôle d'équilibre du régime social des marins qu'un rôle de soutien à l'emploi et aux entreprises, à l'activité du secteur maritime dans son ensemble.

Ainsi, en 1994, j'aurai l'occasion d'y revenir, la contribution de l'Etat à l'ENIM assure la couverture des allègements de charges liés à l'armement décidés dans le courant du second semestre de 1993 afin de soutenir la flotte de commerce française. Une enveloppe de 127 millions de francs y est en effet prévue à ce titre, au sein d'une dotation de 160 millions de francs englobant des dépenses liées à des décisions antérieures aux miennes.

Avec un budget qui s'établit à plus de 8 670 millions de francs en 1994, le budget de l'ENIM sera en progression de 2,5 p. 100 par rapport à 1993 et, au-delà de la mise en œuvre de la politique d'allègement de charges sociales, il permettra la poursuite de l'effort de solidarité consenti au profit des marins de la pêche et du commerce.

Dans ce montant, la part prise par la subvention de l'Etat se trouve ramenée de 4 053 millions de francs à 3 907 millions de francs entre 1993 et 1994, du fait d'ajustements techniques liés au système de compensation entre régimes de sécurité sociale et plus particulièrement entre régimes spéciaux, mécanisme que vous connaissez bien.

A ce stade et afin d'éviter tout malentendu, je me dois de rappeler que le régime spécial des gens de mer, géré par l'ENIM, sous la tutelle du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, s'adresse aussi, bien évidemment, aux marins à la pêche.

Il va donc de soi que toute mesure favorable aux entreprises de pêche ne peut recueillir que mon accord, mais c'est à mon collègue et ami le ministre de l'agriculture et de la pêche qu'échoit la responsabilité de présenter de telles mesures.

La formation des hommes tient, pour moi, une place essentielle. Elle doit s'orienter principalement dans trois directions : garantir un enseignement maritime supérieur de haut niveau, moderniser l'enseignement maritime de niveau secondaire et maintenir les actions de formation continue à un niveau nécessaire à la satisfaction des demandes issues de la profession.

Les formations de niveau supérieur débouchant sur les brevets de commandant, dispensées dans les écoles nationales de la marine marchande, connaissent un succès important. Le nombre de candidats aux filières de formation de capitaine de première classe et de capitaine de deuxième classe progresse d'année en année, et c'est une joie pour le ministre de le constater. Cela dément l'idée selon laquelle les jeunes Français pourraient se désintéresser des métiers de la mer. Le succès des écoles nationales de la marine marchande n'est d'ailleurs que justice : le dévouement des enseignants, l'effort de modernisation pédagogique et de rénovation des filières trouvent là leur juste récompense.

Mais cet enseignement doit être à l'écoute des professionnels et son effort d'adaptation permanent.

La réforme des brevets actuellement en cours permettant d'augmenter certaines prérogatives, notamment celles des capitaines de deuxième classe, de même que la rénovation de l'accès à cette filière privilégiant les formations techniques et la voie professionnelle constituent deux nouvelles étapes importantes.

Les formations de niveau secondaire ont, elles aussi, connu, au cours des dernières années, une évolution fondamentale : la transformation des écoles maritimes et aquacoles en établissements publics locaux d'enseignement leur a enfin permis de rattraper le mouvement de décentralisation débuté depuis plus de dix ans. De même, l'alignement des formations dispensées sur celles de l'enseignement général pour déboucher, par la voie de la formation initiale, sur les premiers niveaux de brevets de commandement constituait une étape nécessaire.

Cette réforme doit aujourd'hui être poursuivie et adaptée.

Les évolutions de l'enseignement général, les difficultés de recrutement dans les filières de CAP à la pêche comme au commerce poussent à la réflexion et obligent à une rationalisation de l'effort de l'Etat, mais aussi des régions, à la fois sur la vocation de nos écoles et sur le contenu des formations qui y sont dispensées. La région Bretagne, la plus directement concernée par ces évolutions, a, la première, entrepris cette réflexion à laquelle, bien sûr, l'Etat se trouve nécessairement associé puisque, si la région a la responsabilité des équipements, l'Etat a celle des personnels qui y travaillent.

Le développement des formations initiales conduit, certes, à diminuer l'effort consacré à la formation continue qui, moins que par le passé, et de moins en moins dans l'avenir, constituera la voie d'accès aux brevets de commandement. J'attache néanmoins la plus grande importance à ce qu'il puisse être répondu positivement à la demande des professionnels dès lors qu'elle débouche bien sur un véritable titre de qualification maritime.

Le maintien du nombre d'enseignants dans les écoles nationales de la marine marchande malgré les contraintes d'effectifs, les crédits consacrés à la formation de niveau secondaire - ils s'élèvent à 96,5 millions de francs,

en 1994, contre 94,45 millions de francs en dotation effective pour 1993 - et la majoration des autorisations de programme pour les équipements de formation permettront, en 1994, la traduction de ces différentes orientations.

Enfin, je ne peux conclure ce propos sur la formation sans saluer le discernement de la commission des lois et de son rapporteur, qui ont permis, en modifiant le projet de loi quinquennale sur l'emploi présenté par le Gouvernement, que les dispositions favorables des nouveaux contrats d'insertion et de qualification soient explicitement étendues à tous les marins, en matière tant de pêche que de commerce.

L'ensemble du monde maritime, mesdames, messieurs les sénateurs, vous en est très reconnaissant.

La sécurité maritime constitue l'une des priorités du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme. Les très nombreuses initiatives prises en témoignent.

Le trafic maritime est, par nature, international. C'est donc à ce niveau que doit prioritairement se situer mon action, au sein de l'OMI, l'organisation maritime internationale, comme dans les instances européennes.

La France, dans ces différentes enceintes, joue un rôle majeur connu et reconnu de tous. Sa récente réélection au conseil de l'OMI le démontre.

Sous l'impulsion de la France, beaucoup a été fait. Depuis le 6 juillet dernier - il s'agit d'une date importante - les pétroliers neufs doivent être d'une conception nouvelle, à « pont intermédiaire » ou à « double coque ». Les pétroliers existants, pour leur part, seront soumis à des inspections renforcées dès 1994 ; de plus, les rapports seront mis à la disposition des Etats visités par ces navires. Par l'introduction de ces mesures de transparence, il s'agit - vous l'aurez compris, mesdames, messieurs les sénateurs, - d'aboutir rapidement à l'élimination des pétroliers âgés et mal entretenus.

Toujours sur l'initiative de la France, les sociétés de classification de navires procèdent, avec la participation de l'OMI, au contrôle de leurs propres procédures afin de moraliser ce secteur et de bannir les contrôles de complaisance.

Enfin - et c'est sans doute le plus important pour l'avenir - l'OMI, sur l'initiative de la France, veillera, au travers d'un sous-comité créé spécialement à cet effet, à l'application des règles qu'elle édicte ; il était temps !

Beaucoup a été fait, disais-je, mais beaucoup, bien sûr, reste encore à faire.

Le contrôle des navires étrangers par l'Etat du port doit encore être renforcé pour éliminer définitivement ce qui représente à la fois un danger pour nos côtes et une atteinte à la concurrence : je veux parler des navires « sous normes ».

Certes, théoriquement, plus de 80 p. 100 des navires qui fréquentent les ports européens sont contrôlés chaque année dans le cadre du mémorandum de Paris. Mais si nous savons bien que la France, avec ses quinze centres de sécurité, joue pleinement son rôle, il est aussi notoire que certains Etats du mémorandum ne se comportent pas, hélas ! obligatoirement comme notre pays.

C'est pour cette raison que, lors d'un récent conseil des ministres des transports de la Communauté européenne, il a été admis que chaque Etat puisse rendre publics les résultats des inspections qu'il organise. Cette décision, prise juste avant l'été, constitue un progrès très important.

Compte tenu d'un accord fondamental qui les lie, la France et la Grande-Bretagne sont fermement décidées à publier de concert la liste des navires trouvés « sous normes », afin de placer dorénavant devant leurs responsabilités l'ensemble des ports, notamment ceux de la Communauté européenne.

Enfin, après trois ans de demandes répétées, l'OMI devrait admettre, dans le courant de l'année 1994, que les comptes rendus de navires dans les zones couvertes par un service de suivi du trafic maritime soient rendus obligatoires. Il s'agira, là aussi, d'un progrès décisif, en même temps que de l'aboutissement d'un rude combat mené, je dois le dire, depuis de longues années par les gouvernements français successifs.

Sur le plan national, la France poursuivra son effort d'équipement en matière de sécurité de la navigation maritime.

Dans ce domaine, le montant des autorisations de programme - 66 millions de francs - et la forte augmentation des crédits de paiement - plus 67 p. 100 - assureront à un rythme soutenu la poursuite du programme pluriannuel de renouvellement et de mise à niveau des équipements des CROSS, les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, notamment dans le cadre des obligations internationales souscrites par la France pour la mise en place du système mondial de détresse et de secours en mer.

Ces crédits permettront en outre la poursuite des opérations de gros entretien, de maintien en état et de modernisation des installations de signalisation maritime.

Enfin, dans le contexte de réduction globale des effectifs de la fonction publique, seize emplois supplémentaires ont été créés pour être affectés dans les CROSS. Il s'agit là - vous en conviendrez, mesdames, messieurs les sénateurs - d'un effort particulièrement significatif, sur le plan tant financier qu'humain.

La mobilité des agents, leur formation, leur présence et leur efficacité sur le terrain sont le gage de l'amélioration du service public et d'une plus grande adéquation aux besoins des usagers de la mer.

Ces objectifs pourront être poursuivis en 1994, grâce à l'effort important consenti au profit du fonctionnement de l'administration de la mer, dont les crédits sont reconduits à leur niveau de 1993 ou au-delà ; en réalité, il s'agit même d'une augmentation de 18 p. 100, si je me réfère aux crédits effectivement disponibles en 1993, après annulations.

Cela concerne les crédits affectés à l'informatique et au centre administratif des affaires maritimes, dont les dotations permettront de lancer dans de bonnes conditions les actions prévues par le schéma directeur informatique.

De même, les crédits de fonctionnement courant sont reconduits par rapport à la loi de finances initiale de 1993, tandis que les crédits d'équipement des services augmentent de 5 p. 100 en autorisations de programme.

Ces dotations, ainsi que la mise en œuvre de différentes mesures à portée statutaire ou indemnitaire relatives aux personnels, rendent ainsi effectif l'effort de modernisation de l'administration de la mer. Elles permettront en particulier la mise en place expérimentale, sur plusieurs sites, d'une nouvelle organisation du travail de terrain des services des affaires maritimes prenant la forme d'unités de surveillance du littoral, reposant sur la mobilité et la polyvalence des agents qui y participent. Six unités déjà en place depuis quelques mois seront complétées par cinq unités supplémentaires dans le courant de l'année 1994.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, notre flotte de commerce achemine plus de 80 p. 100 du commerce extérieur en volume de la France. La conservation d'une flotte nationale capable de défendre les intérêts de nos exportateurs et les emplois constitue donc un enjeu essentiel de la guerre économique. Comme je le disais devant l'Assemblée nationale, ce n'est pas un hasard si, le jour où certains pays asiatiques dominent complètement une ligne maritime avec l'Europe, le trajet devient moins cher de l'Asie vers l'Europe que dans l'autre sens, la compétitivité des exportations d'Asie étant, bien sûr, immédiatement renforcée.

Dès mon arrivée au ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, j'ai déclaré que je souhaitais pour la France une flotte forte, compétitive et sûre.

Rapidement, j'ai souhaité doubler l'effort de l'Etat en faveur des navigants français sur les bateaux immatriculés aux TAAF, les terres australes et antarctiques françaises. Cela a été fait. Désormais, l'allègement des deux tiers des charges sociales porte non plus seulement sur 35 p. 100, mais sur 70 p. 100 de l'équipage.

Je veux en effet tenter de faire en sorte que, sous le pavillon TAAF de notre pays, non seulement tout le commandement, mais aussi la majorité des hommes de l'équipage soient français sur des bateaux portant notre pavillon national.

Par ailleurs, au nom d'une certaine idée de la France et du pavillon national, j'ai ensuite proposé au Premier ministre, qui a bien voulu accepter cette suggestion, que l'Etat, pour la première fois, fasse le même effort d'allègement de charges en faveur des armateurs de navires immatriculés en métropole.

Il m'a semblé en effet anormal que le pavillon *bis* soit aidé alors que le pavillon national ne l'était pas. La réforme que j'ai entreprise devrait aboutir à ce que chaque bateau, qu'il soit sous pavillon national avec 100 p. 100 de marins français ou sous pavillon *bis* avec au minimum 35 p. 100 de marins français - mais, je l'espère, le plus vite possible, partout où cela est possible, avec 70 p. 100 de marins français - touche de la part de l'Etat la même aide, au service de notre flotte, des emplois et du savoir-faire maritime national.

M. Jean Chérioux. Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Cette réforme est fondamentale ; je souhaite, et le Gouvernement avec moi, que les marins français trouvent dans cette mesure de nouvelles raisons d'espérer. Je veux d'ailleurs souligner ici l'engagement personnel de M. le Premier ministre en faveur de notre flotte.

Pour l'année 1994, le coût budgétaire des allègements de contributions patronales à l'ENIM s'élèvera donc à plus de 160 millions de francs. Cette mesure spectaculaire complète le système d'aide à l'investissement ; ce système est maintenu, car la compétitivité du pavillon national passe également par le renouvellement régulier de notre flotte : 130 millions de francs d'autorisations de programme sont inscrits à cet effet au projet de budget pour 1994. A cet effort vient également s'ajouter l'aide à la consolidation et à la modernisation, reconduite pour 1994 à hauteur de 24 millions de francs. Cette aide sera plus spécialement destinée au secteur des lignes régulières internationales de passagers, pour lui permettre de franchir les difficultés d'adaptation qu'il va rencontrer, en particulier sur la ligne transmanche, dont vous connaissez l'actuel caractère dramatique.

Si l'on ajoute à ces aides le montant du remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle, on obtient un apport budgétaire global en faveur de la marine marchande de près de 500 millions de francs en 1994.

Il s'agit là - nous devons en être conscients - d'un effort sans précédent consenti au profit du secteur maritime. En prenant une telle décision, M. le Premier ministre a voulu à la fois marquer la reconnaissance du caractère spécifique du transport maritime et témoigner de l'importance qu'il attache à ce secteur pour notre pays sur le moyen et le long terme.

L'évolution de la manutention reste, à mes yeux, trop lente dans plusieurs places portuaires. La mensualisation des ouvriers dockers, selon la loi courageuse qu'avait fait voter mon prédécesseur M. Jean-Yves Le Drian, est juridiquement effective partout ; mais les modifications de comportement qu'elle implique au sein tant des entreprises que des syndicats de dockers ne sont pas encore acquises. De même, les réductions de coût de passage, aussi indispensables que la fiabilité pour que nos ports retrouvent le chemin de la croissance, tardent à se concrétiser à trop d'endroits.

Certains, pourtant, montrent la voie : là où la réforme est acceptée et mise en œuvre avec la volonté de réussir, les résultats sont réels. Ce n'est pas l'effet du hasard si le port de Dunkerque regagne des parts de marché sur les ports belges et hollandais. Là où, au contraire, comme au Havre, la réforme est détournée de son objet, les usagers manifestent à juste titre leur mécontentement, et les ports peuvent alors s'attendre à des jours difficiles.

Aussi, je suis déterminé à ce que la réforme de la manutention s'applique complètement et partout. Il s'agit, pour nos ports, d'un enjeu trop important pour que l'on se contente d'un « à-peu-près » ou d'un résultat en trompe l'œil.

Aussi, pour que nous soyons tous assurés du caractère effectif de la mise en place de la réforme, qui coûte cher, tant aux dockers, qui s'en vont, qu'à l'Etat, qui finance les mesures, j'ai demandé que soit constitué un observatoire de la compétitivité des ports susceptible de mesurer, mois par mois et, dans certains cas, semaine par semaine, les gains de productivité véritablement dégagés. Il ne suffit pas, en effet, de mettre en œuvre légalement la réforme ; il faut que les coûts baissent dans les ports de France pour que ces derniers reconquièrent des parts de marchés et assurent leur avenir, ce qui est une chance pour notre pays. Chacun sera donc mis en face de ses responsabilités.

Je l'ai dit et le réaffirme ici solennellement : le soutien de l'Etat sera sans faille là où les acteurs locaux auront fait la preuve de leur volonté de s'adapter aux besoins du marché et de sauver l'avenir des ports.

A cet effet, les dotations prévues en 1994 pour les investissements portuaires sont en augmentation sensible : 241 millions de francs en autorisations de programme contre 218 millions de francs en 1993. Ces montants traduisent bien la volonté du ministère d'assurer la présence de l'Etat dans le secteur portuaire.

En premier lieu, cette présence se manifestera au travers des nombreuses et indispensables opérations d'entretien, de grosses réparations et de maintien en état des infrastructures portuaires, qui conditionnent la bonne exécution et la sécurité de l'exploitation portuaire ; il faut, en effet, que les accès soient sûrs, les quais en bon état et bien exploités.

En second lieu, cette dotation permettra à l'Etat de répondre aux besoins prioritaires d'équipements nouveaux de capacité, besoins exprimés dans la perspective des prochains contrats de plan Etat-région dont la négociation entre en phase active.

Mesdames, messieurs les sénateurs, j'en arrive au terme de la présentation du projet de budget de mon ministère.

Je ne saurais toutefois la conclure sans évoquer deux sujets qui me tiennent et qui vous tiennent, je le sais, à cœur. Je le fais - dois-je le souligner ? - avec une certaine gêne.

Il s'agit, en premier lieu, de la Société nationale de sauvetage en mer, la SNSM. Chacun sait, ici, le courage et le dévouement de tous ceux qui concourent, dans des conditions souvent difficiles, parfois au péril de leur propre vie, au sauvetage des autres vies humaines en mer.

Si, précisément, il ne s'agissait pas ici de sauvetage et de vie humaine, la pratique consistant, pour le Gouvernement, à venir chaque année demander au Parlement un complément de crédits pour la SNSM pourrait prêter à sourire.

Or, une fois encore, les dotations consacrées à la SNSM sont en diminution ; une fois encore, le ministre en charge de la mer ne peut que le déplorer ; une fois encore, votre assemblée - du moins, je l'espère - ne restera sans doute pas insensible à cette situation.

Tel est, en tout cas, le vœu que je me permets d'exprimer ; je n'irai pas plus loin à cette tribune, car j'outrepasserais alors mes droits.

Un second sujet me tient également particulièrement à cœur. Dans le cadre de la préparation du projet de budget pour 1992, la Haute Assemblée avait fait inscrire un crédit de 5 millions de francs destiné à promouvoir le patrimoine maritime en France.

Cette inscription constituait l'aboutissement de l'action personnelle de l'un de vos membres. M. Louis de Catuelan, relayé par le secrétaire d'Etat à la mer d'alors. Pour des raisons difficilement explicables, le gouvernement précédent n'a donné qu'une suite très partielle à cet engagement, qu'il avait lui-même contribué à prendre, et à cette volonté exprimée par le Parlement en faveur du patrimoine maritime.

Un certain nombre de bonnes volontés - elles sont, certes, nombreuses - ont cependant réussi à maintenir la flamme et à faire vivre l'idée.

Aujourd'hui, pourtant, le développement, voire la pérennité de l'action de l'Association pour le développement du patrimoine maritime et fluvial est en grande partie lié à un nouvel engagement de votre assemblée. Sur ce point également, je dépasse mes prérogatives ; mais la Haute Assemblée acceptera certainement que je souligne avec humilité ces deux faits.

En dehors de ces deux derniers points, j'espère vous avoir convaincus de la volonté farouche du Gouvernement de servir nos ports et notre flotte de commerce, qui constituent véritablement un formidable atout pour l'activité économique de notre pays, et de maintenir à la France sa capacité maritime, ses acquis et sa tradition. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

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

M. René Régnauld, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, pour la marine marchande. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget de la marine marchande pour 1994 s'élève à un

peu plus de 5 milliards de francs. Il ne prend pas en compte les actions en faveur des ports maritimes - j'y reviendrai un peu plus tard - qui relèvent, traditionnellement, de la compétence de notre excellent et éminent collègue M. Tony Larue.

Par ailleurs, compte tenu de la modification de l'organisation gouvernementale qui est intervenue au printemps dernier, ce projet de budget que j'ai l'honneur de vous présenter aujourd'hui n'intègre plus les crédits antérieurement affectés aux pêches maritimes et aux cultures marines : il ont été transférés au budget de l'agriculture et de la pêche.

Permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, combien, en tant que rapporteur de ce budget et comme élu breton, je regrette cette partition. En effet, la pêche et les cultures marines sont partie intégrante de la politique de la mer. Il aurait donc été préférable, pour des raisons d'efficacité, d'harmonie et de cohésion, que ce volet figurât dans le budget relevant de votre compétence.

En conséquence, par rapport au budget voté pour 1993, le budget de la marine marchande diminue, à structure constante et en francs courants, de 2,6 p. 100 et les dépenses ordinaires, soit 4,73 milliards de francs, connaissent une baisse de 2,9 p. 100.

Les évolutions constatées en ce domaine s'expliquent, d'une part, par la définition de certaines actions prioritaires, d'autre part, par la participation du budget de la marine marchande à l'effort général de maîtrise des dépenses de l'Etat.

En ce qui concerne les actions prioritaires définies dans le projet de budget pour 1994, on constate, tout d'abord, un renforcement des moyens de l'administration centrale, qu'il s'agisse des crédits de fonctionnement proprement dits ou des dépenses informatiques et de fonctionnement du centre administratif des affaires maritimes.

Par ailleurs, l'équipement des services de police et de signalisation maritimes bénéficie également, au titre III, d'une mesure nouvelle de 4,21 millions de francs.

Enfin, un effort particulier est consenti en faveur de l'apprentissage maritime - vous avez insisté sur ce point voilà un instant, monsieur le ministre - une mesure nouvelle de 2,05 millions de francs étant ouverte au profit de la dotation correspondante du titre IV. Toutefois, il convient de souligner que, parallèlement, la même dotation est diminuée de 5,03 millions de francs au titre de la révision des services votés.

En ce qui concerne la participation du budget de la marine marchande à l'effort général de maîtrise des dépenses de l'Etat, les économies réalisées à ce titre atteignent 172 millions de francs. Elles se traduisent essentiellement par la réduction des crédits de fonctionnement et la suppression de quarante-deux emplois, dont vingt-neuf emplois d'administration centrale, neuf emplois à l'Etablissement national des invalides de la marine et quatre emplois spécifiques aux actions en faveur des gens de la mer.

Ces économies budgétaires prennent également en compte la suppression des crédits de rémunération de l'ancien secrétaire d'Etat à la mer et de son cabinet, ce qui représente une mesure nouvelle négative de 1,64 million de francs. Eu égard à l'organisation, chacun comprendra qu'elle était opportune.

Ces économies budgétaires résultent, en outre, de la modification des modalités de la surcompensation entre les régimes spéciaux de retraite et de la prise en charge, par le nouveau fonds de solidarité vieillesse, de certaines dépenses de l'assurance vieillesse. Au total, la contribution de l'Etat aux dépenses de l'Etablissement national des

invalides de la marine, l'ENIM, passe ainsi de 4,5 milliards de francs en 1993 à 3,9 milliards de francs en 1994.

Monsieur le ministre, vous êtes maire, vous aussi. Vous comprendrez que les élus locaux ne puissent pas observer cette disposition sans un certain pincement au cœur, car ils connaissent la conséquence de la compensation et de la surcompensation au travers de la CNRACL. Cette dernière devra bientôt procéder, on le sait, à des augmentations de cotisations, qui sont redoutables pour les budgets de nos collectivités locales.

S'agissant ensuite des dépenses en capital, celles-ci s'élèvent à 301 millions de francs en crédits de paiement, soit une augmentation de 2,92 p. 100 en francs courants par rapport au budget voté pour 1993. En revanche, les autorisations de programme diminuent d'un peu plus de 20 p. 100 et atteignent 257 millions de francs.

Parmi les principales évolutions constatées, je relève plus particulièrement la forte progression, au titre V, des crédits de paiement consacrés aux actions de police et de signalisation maritimes. Il faut y insister. C'est une bonne mesure. Ces crédits augmentent, en effet, de 67 p. 100 par rapport au budget voté pour 1993, les dotations correspondantes étant principalement destinées aux grosses réparations des ouvrages de signalisation maritime et de la flottille, au renouvellement du matériel, à la restructuration du balisage flottant, à l'automatisation des phares et à divers travaux d'aménagement ou d'équipement des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, les CROSS.

On note également une augmentation de 5 p. 100 des autorisations de programme ouvertes au titre de l'équipement administratif des services, confirmant ainsi la priorité, déjà mentionnée, en faveur du renforcement des moyens de l'administration.

Toutefois, il convient de souligner diverses évolutions budgétaires moins favorables, qui affectent, notamment, les actions en faveur de la flotte de commerce ou de la protection et de l'aménagement du littoral.

Ainsi, les crédits d'aide à l'investissement des entreprises d'armement maritime diminuent en autorisations de programme, passant de 150 millions de francs en 1993 à 130 millions de francs en 1994. De même, on constate une diminution des aides à la consolidation et à la modernisation des dites entreprises, les autorisations de programme correspondantes, soit 24 millions de francs, étant réduites de moitié par rapport à l'année précédente.

En revanche, la contribution de l'Etat aux charges sociales de la Compagnie générale maritime demeure à son niveau de 1992 et de 1993, soit 131 millions de francs.

Par ailleurs, l'érosion, déjà constatée au cours des années précédentes, des moyens consacrés à la protection du littoral se poursuit en 1994. C'est comme les dunes qui s'érodent avec le temps et malgré l'alternance, monsieur le ministre !

La contribution de l'Etat à l'application des schémas de mise en valeur de la mer diminue ainsi de 0,5 million de francs, pour atteindre 2,5 millions de francs.

Enfin, pour terminer cette présentation des crédits, je précise que le coût budgétaire de l'allègement des cotisations patronales perçues par l'ENIM sur les salaires des navigants est d'environ 160 millions de francs.

Tel est, dans ses grandes lignes, le projet de budget de la marine marchande pour 1994. Vous pourrez, mes chers collègues, compléter votre information en vous reportant à mon rapport écrit.

Ce projet de budget se caractérise essentiellement par l'engagement d'un effort significatif en faveur de la sécurité maritime.

La commission des finances se félicite de la priorité ainsi définie, les moyens nouveaux devant, notamment, permettre de poursuivre, à un rythme plus soutenu, le programme pluriannuel de renouvellement et de mise à niveau des équipements des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, dans le cadre des obligations internationales souscrites par la France pour la mise en place du système mondial de détresse et de secours en mer.

Là aussi, monsieur le ministre, j'ai retenu la volonté que vous avez affirmée voilà un instant de voir toujours plus clair dans le domaine de la sécurité et des comportements des armateurs et autres personnes concernées. (*M. le ministre fait un signe d'approbation.*)

Ces crédits supplémentaires permettront, en outre, d'entreprendre des opérations de gros entretien, de maintien en l'état ou de modernisation des installations de signalisation maritime.

Enfin, il convient de noter que, dans un contexte général de maîtrise de l'évolution des effectifs de la fonction publique, les CROSS bénéficieront, en 1994, de la création ou de l'affectation de seize emplois supplémentaires.

La commission des finances vous avoue, toutefois, sa préoccupation en ce qui concerne l'évolution de la participation financière de l'Etat aux dépenses de la Société nationale de sauvetage en mer, la SNSM.

Faut-il rappeler l'importance et l'évolution des missions de cette société qui effectue, actuellement, plus de 40 p. 100 des sauvetages en général ? Cette société est confrontée, dans le cadre de son projet pluriannuel de modernisation, aux difficultés de mobilisation des crédits émanant de partenaires privés, lesquels, dans le contexte actuel, se montrent moins généreux. La SNSM doit, malgré tout, poursuivre sa modernisation parce qu'elle dispose encore d'un certain nombre de canots en bois qui ne lui permettent pas de répondre comme elle le souhaiterait aux conditions fondamentales de sauvetage, qui reposent aujourd'hui sur la sécurité, la rapidité et la médicalisation.

S'agissant de la médicalisation, mes chers collègues, les comportements des naufragés et des personnes en difficulté ont évolué. Le sauvetage des plaisanciers pose aux sauveteurs des problèmes que ne leur posaient pas les marins. C'est ce qui explique les besoins d'équipements complémentaires et de médicalisation, notamment, des structures dont dispose cette société.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, la commission des finances a tenu à vous faire part de la mauvaise humeur qui a été la sienne devant la modestie des crédits réservés à cette société.

M. Félix Leyzour. C'est bien modeste !

M. René Régnauld, rapporteur spécial. C'est pourquoi nous essaierons, comme les années précédentes, d'examiner cette situation avec l'intérêt et la bienveillance qui convient face à cet état de fait. Je souhaite, en particulier, vous voir partager le sentiment de M. le président de la commission des finances, ce qui me paraît aller de soi.

MM. François Collet et Jacques Bialski. Très bien !

M. René Régnauld, rapporteur spécial. Nous nous efforcerons de trouver une solution avant la fin de la discussion de ce projet de loi de finances pour 1994. Je

veux croire que les décisions que nous essaierons de prendre seront acceptées par l'unanimité des composantes de la Haute Assemblée.

S'agissant des actions qui sont menées en faveur de la flotte de commerce sous pavillon français, je rappelle que, de 1983 à 1992, celle-ci a régressé du onzième au vingt-septième rang mondial. Au cours de la même période, l'âge moyen des navires est passé de huit à treize ans et le nombre de postes de travail a diminué de 11 538 à un peu plus de 5 000.

Un redressement certain, quoique encore limité, est toutefois observable depuis trois ans.

Monsieur le ministre, j'ai bien entendu ce que vous avez indiqué voilà un instant sur l'aide et les concours qu'entend apporter l'Etat à ce secteur en 1994. Toutefois, ce secteur se décompose en un secteur amont et un secteur aval.

L'effort que vous nous avez décrit tout à l'heure – j'y reviendrai dans un instant – intéresse l'aval, c'est-à-dire l'exploitation. Toutefois, le plan marine marchande et les actions conduites depuis bientôt une demi-douzaine d'années ont permis de contenir la situation de régression : on commence à enregistrer plus que des frémissements.

Mais il convient, monsieur le ministre, de maintenir l'effort également en amont, c'est-à-dire au niveau de la construction des navires ou de l'adaptation de certains d'entre eux.

En dépit d'un contexte général défavorable, la mise en œuvre du plan d'actions défini en faveur de la marine marchande a donc permis d'enrayer la diminution du nombre de navires de commerce sous pavillon français. En effet – j'y ai fait allusion voilà un instant – on a enregistré 221 de ces navires en 1992, contre 216 en 1991 et 218 en 1990. Par conséquent, la situation semble se stabiliser ; nous sommes sur la voie du redressement. Il faut néanmoins maintenir l'effort.

Si les crédits de paiement correspondant aux aides à l'investissement et à la modernisation de la flotte de commerce sont relativement épargnés par la rigueur budgétaire, la commission des finances s'interroge, mes chers collègues, sur la diminution des autorisations de programme qui sont constatées à ce titre en 1994. Cela pourrait avoir des conséquences pour les années à venir.

Certes, le plan marine marchande arrive aujourd'hui à son terme. Ses résultats sont toutefois trop fragiles pour que notre pays puisse se permettre de relâcher son effort en ce domaine.

Par ailleurs, il est encore trop tôt pour apprécier, en toute objectivité, les effets des mesures tendant à alléger, de façon significative, les cotisations sociales perçues par l'ENIM sur les salaires des navigants.

Initialement réservé aux navires immatriculés dans les Terres australes et antarctiques françaises, le champ d'application de cet allègement a été progressivement élargi.

Ainsi, par exemple, un allègement de plus de la moitié des cotisations patronales sera applicable, en 1994, aux salaires des navigants français employés à bord de navires immatriculés en métropole et opérant sur des lignes internationales.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Régnauld ; votre temps de parole est épuisé.

M. René Régnauld, rapporteur spécial. En outre, et pour tous les navires immatriculés dans les Terres australes et antarctiques françaises, la part de l'équipage pouvant être prise en compte au titre des mesures d'allègement de charges sociales va être sensiblement augmentée.

A ce sujet, et bien que cela ne concerne pas directement notre débat d'aujourd'hui, je me permets, monsieur le ministre, d'attirer votre attention sur la nécessité d'envisager la définition de mesures similaires en faveur du secteur de la pêche maritime.

Je conclurai, enfin, mon propos en soulignant la nécessité d'une réflexion d'ensemble sur la gestion du littoral.

En effet, l'évolution des crédits consacrés aux actions de protection et d'aménagement du littoral souligne l'urgence et la nécessité d'engager une réflexion d'ensemble à ce sujet et de procéder à une évaluation précise des conditions d'application de la « loi littoral ».

Les objectifs de cette loi étaient bons, mais des problèmes sont apparus au niveau de son application. Si l'environnement est une impérative obligation pour les pouvoirs publics, il faut savoir que protéger, ce n'est pas abandonner : c'est aussi valoriser. Le moment est venu, monsieur le ministre, de faire le bilan général de l'application de la « loi littoral ».

Le rapport prévu par cette loi devra faire apparaître, au regard des contentieux actuellement en cours, les principales difficultés rencontrées en ce domaine par les collectivités locales et nous devons procéder aux nécessaires adaptations législatives et réglementaires dans la plus large concertation, y compris, bien sûr, avec ceux qui sont particulièrement sensibilisés sur les problèmes de la nature et de l'environnement.

M. le président. Monsieur Régnault, ce n'est pas sérieux ! Notre calendrier est très serré, et la conférence des présidents a décidé du temps de parole des rapporteurs spéciaux et des rapporteurs pour avis. Jusqu'à présent, tout le monde s'y est tenu. Vous avez largement dépassé ce temps, ce n'est pas admissible !

M. René Régnault, rapporteur spécial. Je termine en vous donnant l'avis de la commission des finances, à moins que vous n'y teniez pas...

M. le président. Vous auriez pu le donner avant !

M. René Régnault, rapporteur spécial. Les crédits pour 1994 de la marine marchande ont fait l'objet d'un examen en commission des finances et, au nom de celle-ci, mes chers collègues, je vous encourage à les voter. *(Applaudissements.)*

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, pour la marine marchande. Monsieur le ministre, permettez-moi en préambule de vous féliciter pour la publication, que vous nous avez annoncée, de la liste des « bateaux de la honte ». C'est une bonne chose, que je réclamaï depuis trois ans. J'espère que cette mesure sera incitative et qu'on ne verra plus les horreurs que l'on peut voir actuellement dans nos ports. *(M. Machet applaudit.)*

M. Jacques Bialski. Très bien !

M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis. Les crédits budgétaires de la marine marchande occupent une place certes réduite au sein du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, mais sans commune mesure avec l'importance économique du secteur.

Il manque, à cet égard, un grand projet maritime pour la France, même si le soutien sans précédent à la marine marchande que vous avez annoncé le 8 octobre dernier, monsieur le ministre, devant le Conseil supérieur de la marine marchande, permet de faire reculer le spectre de l'« option zéro », c'est-à-dire la disparition totale de notre flotte de commerce.

En dix ans, le tonnage de la flotte sous pavillon français a été divisé par trois et le nombre de marins français - officiers et personnels d'exécution - a été divisé par deux.

La flotte française, qui représentait 9,7 p. 100 de la flotte européenne en 1984, n'en représente plus que 6,6 p. 100 en 1993 ; de 2,4 p. 100 de la flotte mondiale en 1984, elle est passée à 0,9 p. 100 en 1993.

L'âge moyen des navires, de neuf ans en 1984, est de plus de treize ans cette année.

Cependant, le mouvement massif de dépavillonnement, avec des pertes moyennes annuelles de trente navires et de 1 150 emplois de navigants depuis dix ans, a été enrayé.

Le nombre de navires sous pavillon français a été stabilisé : la flotte de commerce sous pavillon national comptait, au 1^{er} juillet 1993, 221 navires, contre 222 unités au 1^{er} janvier 1992 et 223 au 1^{er} janvier 1990, ce qui est déjà un bon signe.

La situation de la CGM, la Compagnie générale maritime, est également critique. Je le regrette d'autant plus que je suis un ancien de la Transat.

Le groupe CGM et ses filiales a enregistré, en effet, un déficit consolidé de 733 millions de francs, contre 472 millions en 1991, pour un chiffre d'affaires s'élevant à 7,4 milliards de francs en 1992, contre 7,15 milliards en 1991.

Compte tenu de ces résultats, la trésorerie se fait principalement par concours bancaires et cessions d'actifs. Le total des fonds propres consolidés étant, à la fin 1992, de 293 millions de francs, la CGM terminera l'année 1993 avec des fonds propres négatifs, d'où une demande, pour 1994, de recapitalisation de 500 millions de francs, alors que 700 millions de francs lui ont été accordés l'an dernier.

Il convient, désormais, de s'interroger sur les perspectives d'avenir de la CGM, qui est inscrite sur la liste des sociétés privatisables dans la loi de privatisation du 11 juillet 1993.

Plus vraisemblablement, la CGM pourrait se rapprocher de la SDV, la SCAC-Delmas-Vieljeux, du groupe Bolloré, ce qui s'est déjà produit de façon limitée. L'obstacle à ce rapprochement réside dans la situation financière respective des deux groupes. Séparés, la CGM et SDV ont perdu, en 1992, près de 1,2 milliard de francs. Arrimés, rien ne permet de dire s'ils gagneront de l'argent, d'autant que le groupe SDV, déjà très endetté - pour 7 milliards de francs - souhaite que l'endettement de la CGM, qui s'élève à près de 3 milliards de francs, soit apuré par l'Etat.

Quelles sont, monsieur le ministre, les perspectives de l'armement public et de la flotte française de commerce ?

Il faut, hélas ! en constater le déclin, et il convient de s'interroger sur les raisons de ce déclin.

Au premier chef, l'accroissement de la concurrence internationale conduit les armateurs à transférer leur flotte sous des pavillons dits « économiques » du tiers monde.

Le niveau des frets est, par ailleurs, soumis à des fluctuations tout à fait anarchiques.

Le coût d'embauche du marin français est de 20 p. 100 supérieur au coût des autres marins de la CEE. Avec la concurrence mondiale - peut-être vaudrait-il mieux ne pas évoquer ce chiffre, car il n'est pas très flatteur - l'écart atteint 200 à 300 p. 100.

En fait, il est paradoxal de constater que le salaire du marin français est inférieur à celui des pays voisins dits civilisés. Ce sont donc les charges sociales et l'organisation générale de la profession qui sont à l'origine de la différence.

De nombreux pays ont adopté des mesures de défiscalisation des salaires du personnel navigant, comme je l'indique dans mon rapport écrit, auquel je me permets de vous renvoyer.

La France a choisi, quant à elle, l'allègement des charges sociales pour rendre le marin français plus compétitif.

Créé en 1983, le pavillon *bis* français – l'immatriculation sous pavillon des Terres australes et antarctiques françaises, ou « pavillon des Kerguelen » – a pour effet d'établir des règles de composition des équipages distinctes de celles qui sont prévues par le code du travail maritime national : 35 p. 100 des équipages, dont les officiers, doivent être français, contre 100 p. 100 dans le code du travail maritime national.

Pour 1992, l'économie globale annuelle réalisée grâce à cette mesure a été estimée à 1 million de dollars par navire.

Le régime a été étendu en 1992 aux pétroliers et, par décret du 4 août 1993, aux navires des lignes régulières.

Peuvent être ainsi embarqués – c'est une triste nécessité – 65 p. 100 d'étrangers payés aux conditions de leur pays d'origine, afin de rendre les navires sous pavillon français plus compétitifs tout en préservant – en partie – les équipages français.

Permettez-moi, mes chers collègues, un brin de nostalgie : à la poupe des dix-neuf cargos sous pavillon tricolore, on ne lira plus « Le Havre », comme c'était le cas depuis cent trente ans, mais « Port-aux-Français », mouillage désolé de l'archipel perdu des Kerguelen, au large de l'Antarctique, où ces navires ne feront jamais escale.

Cependant, en l'état actuel, l'allègement des charges sociales pesant sur le pavillon français risque de provoquer un transfert massif de la flotte de commerce française sous le pavillon des TAAF.

Dans le régime proposé, les charges diminueraient de 35 p. 100 à 17,6 p. 100 pour les marins sous pavillon métropolitain. Ce taux de 17,6 p. 100 résulte d'un calcul de pondération qui transpose au pavillon métropolitain le régime des charges sous pavillon Kerguelen dans l'hypothèse suivante : 100 p. 100 des marins français à bord, dont 30 p. 100 sont au taux plein de l'ENIM de 35 p. 100, et 70 p. 100 au taux allégé de 11,6 p. 100.

Mais le taux de 17,6 p. 100 apparaît insuffisant pour préserver l'attractivité du registre métropolitain et le maintien de l'emploi des marins français. En effet, les armateurs qui feront le choix de l'inscription sous registre métropolitain et de l'embauche de 100 p. 100 de marins français seront pénalisés par rapport à ceux qui passeraient sous pavillon des Kerguelen.

L'annonce de cette mesure risque de provoquer un transfert rapide sous pavillon des Kerguelen, d'autant plus aisé que le décret du 4 août 1993 a largement ouvert cette possibilité et transformé, en réalité, le régime Kerguelen en régime de droit commun, au même titre que le registre métropolitain.

L'effort budgétaire d'allègement des charges en faveur du pavillon métropolitain risque donc d'être sans objet, faute de bénéficiaires.

Ne serait-il pas possible, monsieur le ministre, d'aligner les charges du pavillon métropolitain sur celui du pavillon des TAAF, afin de prévenir tout risque de délocalisation et de remplacement des emplois français par des emplois étrangers ? On peut quand même rêver !

Cette mesure aurait un coût budgétaire estimé à 30 millions de francs. Nous sommes conscients, toutefois, de l'effort qui est déjà réalisé. Pouvez-vous néanmoins vous engager à prendre une telle mesure dès que les circonstances économiques et budgétaires le permettront et, au plus tard, dans le projet de loi de finances pour 1995 ?

Cette mesure revêt une importance d'autant plus grande que les aides budgétaires directes sont devenues insuffisantes pour soutenir la flotte de commerce. Il faut en effet reconnaître que les crédits consacrés à la flotte de commerce pour 1994 ne représenteront qu'une fraction de l'effort exceptionnel de l'État.

Je ne rappellerai pas les chiffres des autorisations de programme et des crédits de paiement, tout le monde les connaît, tout au moins les initiés. Il convient cependant d'y ajouter 127 millions de francs d'allègements de charges, consécutifs à la modification du régime du pavillon des TAAF, qui seront pris en charge par l'État dans le projet de loi de finances rectificative.

Cependant, il est incontestable que l'on constate une diminution des aides directes de l'État.

Les crédits d'aide à l'investissement des entreprises d'armement maritime diminuent en autorisations de programme, mais augmentent légèrement en crédits de paiement.

De manière plus préoccupante, les aides à la consolidation et à la modernisation des entreprises d'armement maritime diminuent, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement.

M. le président. Je vous demande de conclure, mon cher collègue.

M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis. Je vous demande de faire preuve d'indulgence, monsieur le président !

M. le président. Non ! Si je fais preuve d'indulgence pour vous, il me faudra faire de même pour les autres. Ce n'est pas possible !

M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis. Je vais donc résumer mon propos, mais c'est dommage.

Le régime quirataire reste insuffisamment attractif pour l'investissement extérieur.

Par ailleurs, une mesure, sans cesse réclamée au cours de ces dernières années et sans cesse refusée par le ministère des finances, consisterait en l'exonération des plus-values sur les ventes de navire, à condition, bien sûr, que celles-ci soient investies dans l'achat de nouveaux bâtiments.

S'agissant de la taxe professionnelle, une mesure a été prise, mais il est vrai que les marges de manœuvre budgétaires sont réduites.

Je me réjouis des crédits en faveur de l'enseignement et de la formation, en légère augmentation, tenant compte des efforts des écoles nationales de la marine marchande tant en dépenses de fonctionnement qu'en développement d'actions de formation continue.

Il en est de même des crédits d'investissement. Je dois dire que cette mesure est bonne, étant donné l'état de délabrement des locaux que j'ai pu constater lors d'un déplacement, notamment au Havre.

En ce qui concerne l'accroissement du nombre des candidats au concours d'entrée des filières maritimes, on ne peut que s'en réjouir. Toutefois, la vérité n'empêche pas de dire que les prévisions de carrière n'étaient pas très attirantes autrefois pour un métier en régression.

Je pense également que l'on ne pourra pas faire l'économie d'une réflexion sur l'organisation de la filière de formation aux métiers de la mer quand on est amené à comparer le nombre des candidats à l'entrée et le résultat final à la sortie des écoles, un grand nombre d'élèves s'étant « évaporé » au cours du cycle de formation.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur de Catuelan.

M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis. J'aurais encore beaucoup de choses à dire, mais vous m'empêchez de le faire, monsieur le président !

M. le président. Je n'y suis pour rien, monsieur de Catuelan, je ne fais qu'appliquer une décision de la conférence des présidents.

M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis. Je le déplore tout de même, car je voulais parler d'un problème sérieux qui, certes, n'intéresse sans doute pas un grand nombre de Français, mais qui est très important pour nos zones côtières.

Je terminerai, monsieur le ministre, en disant que la commission des affaires économiques et du Plan accepte votre projet de budget, mais je ferais la même réflexion que mon collègue M. Régnauld – d'autres orateurs vous le diront probablement par la suite – à savoir que je déplore le sort que vous réservez à la société nationale de sauvetage en mer – la SNSM. Nous ne pouvons pas continuer dans cette voie. Certes, depuis quelques années, des crédits lui sont attribués par le biais de certaines mesures, mais cela n'est pas très convenable et je préférerais qu'on trouve un autre mode de financement pour la SNSM. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

M. François Collet. Cela intéresse nombre de nos concitoyens, monsieur de Catuelan !

M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis. Mais non, la preuve !

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

M. René Régnauld, en remplacement de M. Tony Larue, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation pour les ports maritimes. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je veux d'abord rendre hommage au travail accompli par notre collègue Tony Larue et à l'intérêt régulier qu'il porte depuis de nombreuses années à ce rapport. J'ajouterai qu'il regrette profondément de n'avoir pas pu être présent parmi nous cet après-midi. Je suis certain qu'avec moi vous formez des vœux pour que sa convalescence s'achève au plus tôt et qu'il revienne très rapidement parmi nous.

Le budget des ports maritimes pour 1994 s'élève à 648,04 millions de francs contre 716,04 millions de francs en 1993, soit une diminution de 9,5 p. 100 en francs courants.

Les crédits de fonctionnement du titre III, soit 60,94 millions de francs, diminuent de 2,4 p. 100 par rapport au budget voté pour 1993.

Cette diminution traduit essentiellement, d'une part, la contribution du budget des ports maritimes à l'effort de maîtrise des dépenses de l'Etat et, d'autre part, l'identifi-

cation de moyens nouveaux et le redéploiement de certains crédits liés à une modification de l'activité ou de l'organisation des services.

A cet égard, il convient de noter le renforcement des moyens destinés à la maintenance des travaux d'entretien des accès des ports, qui bénéficient d'une mesure nouvelle de 3,9 millions de francs. Toutefois, et compte tenu de la réduction de ces mêmes crédits de fonctionnement effectuée à l'occasion de la révision des services votés, la dotation totale ainsi affectée à l'entretien et à l'exploitation des ports maritimes atteint 39,68 millions de francs en 1994, contre 42 millions de francs en 1993.

Les crédits d'intervention publique du titre IV atteignent, quant à eux, 398,5 millions de francs en 1994, diminuant ainsi de 4,41 p. 100 en francs courants par rapport au budget voté pour 1993.

Ces crédits correspondent en totalité à la subvention versée par l'Etat aux ports autonomes pour le remboursement de leurs charges d'entretien et d'exploitation. Cette évolution s'explique par la révision des services votés et traduit une économie budgétaire de 18,4 millions de francs.

S'agissant enfin des dépenses en capital, on constate que les crédits de paiement diminuent de 20,32 p. 100 en francs courants par rapport au budget voté de 1993.

En revanche, la dotation en autorisations de programme augmente de 11 p. 100 et passe ainsi de 209,5 millions de francs en 1993 à 232,5 millions de francs en 1994. Cette dernière augmentation confirme la priorité accordée à l'entretien et à la rénovation de nos ports maritimes.

Tel est, dans ses grandes lignes, le budget des ports maritimes pour 1994. Son examen serait toutefois incomplet sans une présentation d'ensemble de la situation des ports français.

On considère généralement que les ports français sont compétitifs en ce qui concerne le compte d'escale des navires, c'est-à-dire les droits de port, de pilotage, de remorquage et de lamanage. En revanche, ils sont défavorisés par rapport à leurs concurrents les plus performants s'agissant des coûts de manutention, et plus particulièrement de celui de la manutention des marchandises diverses.

Dans le passé, les établissements portuaires avaient cherché à compenser ce handicap en réduisant les taxes sur les navires ou sur l'utilisation de l'outillage public. Par ailleurs, plusieurs plans sociaux avaient été mis en œuvre sans régler pour autant le problème de la compétitivité.

Depuis 1991, le Gouvernement a donc entrepris une courageuse réforme du régime des ports français.

J'ai beaucoup apprécié, monsieur le ministre, la référence que vous avez faite à l'un de vos prédécesseurs. Autorisez-moi à évoquer également M. Le Drian, qui a initié le processus de cette réforme, et à un autre Breton – sans esprit partisan particulier – M. Charles Josselin. Mais il est vrai que d'autres membres de gouvernements précédents, M. Delebarre notamment, y avaient aussi porté un intérêt particulier.

Grâce à eux, nous sommes arrivés à cette loi fort heureuse ; j'apprécie l'intérêt que vous y portez et votre volonté de veiller à ce qu'elle soit appliquée dans sa totalité.

Il y faut, monsieur le ministre, du courage et de la détermination, et je ne doute pas que vous en ayez.

Premier élément de cette rénovation, la loi du 9 juin 1992, modifiant le régime du travail dans les ports maritimes, a commencé à être effectivement appliquée à partir

du mois d'août 1992 avec la mensualisation d'un nombre important d'ouvriers dockers dans certains ports, notamment à Dunkerque, Cherbourg et Nantes. Les mensualisations et les départs de dockers se sont ensuite poursuivis au cours des différents plans sociaux.

Au total, à la fin de l'année 1993, le nombre d'ouvriers dockers professionnels ne devrait plus être que d'environ 4 000, dont 75 p. 100 de mensualisés et 25 p. 100 d'intermittents. Je sais que je parle devant un expert... n'est-ce pas, monsieur Bialski !

En revanche, la déperdition de la contribution patronale à la caisse nationale de garantie des ouvriers dockers n'est pas encore intervenue, la mise en œuvre tardive des plans sociaux dans les deux plus grands ports français permettant difficilement d'en calculer les recettes et les dépenses.

Le coût des plans sociaux, destinés à accompagner la réforme de la manutention portuaire, a été évalué à 4 milliards de francs, dont 2 milliards de francs sont à la charge de l'Etat et 2 milliards de francs sont à la charge des places portuaires.

La réorganisation de la manutention portuaire constitue une avancée décisive sur le chemin incertain de la renaissance des ports français.

Dans un premier temps, les mouvements sociaux, qui ont accompagné sa mise en œuvre, paraissent toutefois avoir aggravé les détournements de trafic constatés depuis plusieurs années au profit des ports étrangers.

M. Jacques Bialski. Cela continue !

M. René Régnauld, rapporteur spécial. Les chiffres que je vais vous citer, monsieur Bialski, et que vous connaissez sûrement, sont éloquentes.

Ces ports ont ainsi enregistré, pour le compte des chargeurs français, un trafic d'environ 24,8 millions de tonnes en 1992, soit une augmentation de 16,15 p. 100 par rapport à l'année précédente.

Les ports du Benelux ont été les principaux bénéficiaires de ces détournements de trafic. Ils représentent en effet 96 p. 100 de leur montant total, suivis par l'Allemagne, 2,2 p. 100, et les ports d'Europe du Sud, 1,8 p. 100.

La situation, toujours difficile, des ports français est également confirmée par l'évolution de leur trafic de transit en provenance ou à destination de pays étrangers. En effet, ce trafic, qui atteint 34 millions de tonnes en 1992, diminue de 7 p. 100 par rapport à 1991.

Certes, les ports français paraissent avoir récupéré, depuis, une partie du terrain perdu en 1992. Toutefois, au cours du premier semestre de 1993, leur trafic de conteneurs demeure encore inférieur de 2,6 p. 100 au niveau atteint en 1991.

Il apparaît donc que la réforme de la manutention portuaire n'est qu'une étape, indispensable mais insuffisante, dans la modernisation des ports français. Elle ne saurait résoudre, à elle seule, l'ensemble des problèmes auxquels ceux-ci se trouvent confrontés.

Il serait également nécessaire de développer la desserte terrestre des ports français qui, s'ils ont une position géographique favorable par rapport aux grandes routes maritimes, occupent néanmoins une position relativement excentrée au regard des grandes pôles d'activité de l'Europe de l'Ouest. N'oublions pas cette donnée dans la réflexion sur l'aménagement du territoire et sur l'organisation structurée des grands moyens de communication et dans la réflexion intermodale qui devra connaître un certain approfondissement au cours des semaines et des mois qui viennent.

A ce sujet, la commission exprime l'espoir que la mise au gabarit B+ de la ligne ferroviaire Paris-Le Havre puisse être achevée dans les délais prévus, ce qui assurera à la liaison transmanche, d'une part, et à la route des estuaires, d'autre part, un intérêt particulier.

Il conviendrait également d'alléger les procédures administratives et douanières lors du passage portuaire en harmonisant, dans le respect des règles communautaires, les pratiques au sein de la Communauté économique européenne.

Il serait, en outre, opportun de favoriser davantage les investissements privés sur le domaine public maritime, particulièrement dans le secteur de l'outillage portuaire, par une réforme et un allègement des procédures financières. L'adaptation du régime de la domanialité devrait également permettre une gestion plus souple des terrains portuaires.

Le succès de la rénovation de l'ensemble de la filière portuaire française demeure toutefois tributaire d'un engagement financier résolu et permanent de la part de l'Etat.

A titre d'exemple, il convient de rappeler que les trois principaux ports belges, à savoir Anvers, Gand et Zeebrugge, ont reçu, entre 1980 et 1986, 11,6 milliards de francs de subventions publiques, soit deux fois plus que les six ports autonomes français.

M. Jacques Bialski. Effectivement !

M. René Régnauld, rapporteur pour avis. Or notre pays est le quatrième pays exportateur mondial. Les ports français contribuent de manière décisive à ce succès en traitant 50 p. 100 de notre commerce extérieur en tonnage. Ils emploient, directement ou indirectement, près de 320 000 personnes.

A l'évidence, la bataille de l'exportation ne peut être gagnée en tournant le dos à la mer ou simplement en l'admirant.

A l'évidence, la France doit disposer de ports maritimes dignes de sa puissance et de ses ambitions commerciales.

La commission ne peut ainsi qu'approuver et encourager l'effort entrepris en faveur de la réparation et de l'entretien des ports maritimes, même si la contrainte générale de la maîtrise des dépenses de l'Etat paraît en limiter la portée.

En conclusion, la commission des finances vous recommande, mes chers collègues, d'adopter le budget des ports maritimes pour 1994. (*Applaudissements.*)

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

M. Philippe François, en remplacement de M. Josselin de Rohan, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, pour les ports maritimes. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je prends la parole en remplacement de notre collègue M. Josselin de Rohan, qui a été retenu dans son département par des obligations impératives.

Les crédits affectés aux ports maritimes pour 1994 sont satisfaisants dans le contexte budgétaire actuel.

Certes, ils enregistrent une réduction de 9,5 p. 100. Ils s'élèvent cependant à 648 millions de francs. Cela traduit la participation de ce secteur budgétaire à l'effort de rigueur et de maîtrise des dépenses de l'Etat.

Les autorisations de programme n'en augmentent pas moins de 11 p. 100. Elles passent de 209,5 millions de francs en 1993, à 232,5 millions de francs pour 1994.

Cet effort traduit la volonté du ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, nouveau ministre de tutelle des ports maritimes, de maintenir, voire de renforcer la présence de l'Etat dans le secteur portuaire.

Le rattachement des ports maritimes au ministère de l'équipement permettra une meilleure insertion de ce secteur dans la politique globale des transports – il faut s'en féliciter – et, en conséquence, dans les principaux réseaux de communication.

Pour améliorer la compétitivité de la filière portuaire française, trois axes doivent impérativement être tracés et fermement suivis. C'est ainsi que les investissements doivent être soutenus, la desserte améliorée et la page de l'application de la réforme de la manutention portuaire tournée une fois pour toutes.

Tout d'abord, la filière portuaire se porte mal.

L'activité des ports de commerce métropolitains a baissé de 0,7 p. 100 en 1992, le trafic total atteignant 302,4 millions de tonnes. Les mouvements sociaux n'y sont pas étrangers.

Les effets des grèves ont été aggravés par la décision de certains armements d'appliquer des surcharges tarifaires temporaires pour les marchandises transitant par les ports français. Les trafics de marchandises diverses ont donc chuté très fortement en 1992. Quant aux trafics de vracs, ils sont moins affectés par les grèves, puisqu'ils évoluent principalement en fonction de la conjoncture des secteurs concernés.

En référence à l'année 1991, on constate que les ports français ont à peu près récupéré en 1993 les fortes baisses subies en 1992. Le trafic des conteneurs, au cours du premier semestre de l'année 1993, reste toutefois inférieur de 2,6 p. 100 à ce qu'il était en 1991. Mais ce bilan cache des situations très hétérogènes.

Est-il encore besoin de rappeler l'importance de la filière portuaire en termes d'emplois, de commerce extérieur et d'aménagement du territoire ?

Les emplois portuaires directs étaient estimés à près de 51 000 en 1990, pour l'ensemble des ports métropolitains et d'outre-mer.

Quant aux emplois liés aux industries implantées dans les zones portuaires, ils étaient estimés à 76 000, dont 60 000 pour les ports autonomes.

Pour l'ensemble des ports français, on pouvait estimer que les emplois directs, indirects et induits liés à la filière portuaire et aux bassins d'emplois locaux étaient au nombre de 200 000 à 250 000. Cette estimation néglige l'ensemble des effets d'entraînement d'un port sur la région.

Plus de la moitié du commerce extérieur de la France en tonnage et plus du quart en valeur est acheminé par les services d'un port maritime français ou étranger. Dans notre pays, qui est le quatrième exportateur mondial et le second par tête d'habitant, les ports et le transport maritime jouent un rôle stratégique essentiel en matière d'échanges internationaux.

Or, en 1992, les mouvements de grève répétés qui ont accompagné la réforme de la manutention ont entraîné une forte croissance des trafics détournés. Cette année-là, les ports étrangers ont enregistré, pour le compte des chargeurs français, un trafic d'environ 24,8 millions de tonnes. Ce dernier a donc progressé de 16,15 p. 100 par rapport à 1991.

Les ports du Benelux concentrent 96 p. 100 de ces trafics détournés. Viennent ensuite l'Allemagne, avec 2,2 p. 100, et les ports étrangers d'Europe du Sud.

Anvers est ainsi devenu le premier port français !

M. Emmanuel Hamel. Envers et contre tout !

M. Philippe François, *rapporteur pour avis.* Les investissements ont été réduits, dans les ports autonomes métropolitains, de 230 millions de francs en 1992 par rapport à 1991. Ils s'élèvent à 865 millions de francs contre 1 095,6 millions de francs en 1992. Voilà qui est préoccupant.

Ces investissements sont de moins en moins soutenus par l'Etat et de plus en plus par le secteur privé. Il est donc nécessaire d'instaurer un climat de confiance pour les investisseurs privés.

Les grands ports irriguent toute l'économie nationale. Or, les ports sont les parents pauvres d'un aménagement du territoire qui ignore la façade littorale. C'est ainsi que les travaux de la DATAR ne tiennent pratiquement pas compte des ports maritimes.

Par ailleurs, l'infrastructure routière permettant de desservir les ports français est insuffisante. Divers rapports ont souligné cette situation particulièrement critique pour les ports de la basse Seine. Une autoroute dessert Deauville, mais pas Le Havre !

La desserte ferroviaire doit être également améliorée. Les voies ferrées doivent être mises au gabarit B plus, qui est seul susceptible de transporter à vitesse normale les grands conteneurs.

Les infrastructures fluviales à grand gabarit connectées avec les ports sont également insuffisantes. Ainsi, le canal Rhin-Rhône n'est toujours pas achevé.

Je traiterai maintenant de l'application de la réforme de la manutention portuaire. Vous avez longuement évoqué ce sujet, monsieur le ministre, en insistant sur votre volonté de faire aboutir cette réforme dans un bref délai.

La situation actuelle porte un très grave préjudice à l'image des ports français et à leur compétitivité, spécialement pour ceux d'entre eux qui n'ont toujours pas appliqué intégralement et loyalement la réforme. Cette dernière découle pourtant – est-il besoin de la rappeler ? – d'une loi votée par le Parlement.

La manutention entre pour une part prépondérante – plus de 50 p. 100 – dans le coût de passage portuaire. Dans certains cas, elle atteint même 60 p. 100 à 70 p. 100 du coût de passage.

La comparaison avec les ports étrangers montre un écart de prix en défaveur des ports français ; celui-ci peut atteindre 30 p. 100 à 50 p. 100 sur le poste concernant le coût de la manutention.

La diminution des coûts de manutention permet à un port de regagner de la compétitivité.

A titre d'exemple, au Havre, il a été possible de baisser d'environ cent francs en moyenne le prix de la manutention d'un conteneur et, en conséquence, de reprendre certains trafics conteneurisés à Anvers et à Rotterdam. De fait, le trafic de marchandises diverses a augmenté de façon remarquable au Havre : 15 p. 100 en 1987 et 17 p. 100 en 1988.

La loi du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes se révèle cependant plus coûteuse que prévue et difficile à mettre en œuvre. En outre, elle n'a pas encore produit les effets escomptés sur l'amélioration de la compétitivité de la filière française.

Quatre milliards de francs seront nécessaires pour financer, d'ici à l'année 2006, le départ de 4 000 des 8 000 dockers en poste avant la réforme, soit un million de francs par docker, en moyenne.

A titre de comparaison, je rappelle que la dotation budgétaire en faveur des ports français pour 1994 s'élève à 241 millions de francs en autorisations de programme.

Il convient à cet égard de noter que l'article 40 du chapitre 46-37, créé par la loi de finances pour 1993 afin d'accueillir les crédits affectés à l'accompagnement social de la mise en œuvre de la loi, sera doté non pas en loi de finances initiale pour 1994, mais par la loi de finances rectificative pour 1994. La même procédure avait été suivie pour 1993.

La mise en œuvre de la réforme a été très difficile.

Entre les mots d'ordre de grève nationaux et les différents mouvements locaux qui les ont amplifiés, les ports français ont connu en moyenne quatre-vingts jours de grève au cours de l'année 1992, dont cinquante-neuf jours en application de mots d'ordre nationaux. Cela représente un jour de travail sur quatre, soit pratiquement l'équivalent d'un trimestre.

De surcroît, exploitant certaines ambiguïtés de la loi du 6 juin 1992 et, surtout, du décret n° 92-1130 du 12 octobre 1992, le syndicat CGT des dockers a tenté de maintenir le pouvoir des bureaux centraux de main-d'œuvre, les BCMO, pour l'embauche des dockers occasionnels. Le ministre a dû fermement intervenir pour endiguer cette dérive.

Outre Saint-Malo, enfermé dans une irréductible opposition, les deux principaux ports du pays, Marseille et Le Havre, ont été les derniers à appliquer la réforme. Cette résistance a entraîné des surcoûts considérables et démesurés, et elle a créé des dysfonctionnements particulièrement graves.

Ces difficultés ont conduit les usagers à adopter une attitude de défiance à l'égard des ports français. C'est ainsi que le Conseil national des usagers et des transports a invité les chargeurs à « étudier dès maintenant les solutions alternatives en cherchant de préférence le passage par des ports français qui fonctionnent normalement ou, à défaut, par les ports étrangers voisins ».

M. Jacques Bialski. Ce n'est pas normal !

M. Philippe François, rapporteur pour avis. Enfin, la convention collective tarde à être négociée et les effets de la réforme se font attendre. C'est ainsi qu'à Marseille les tergiversations sur l'application effective de la réforme ont provoqué une réaction des principaux utilisateurs du port, qui a bénéficié au port italien de La Spezia.

M. le président. Je vous prie de conclure, monsieur François.

M. Philippe François, rapporteur pour avis. Dans les ports où les dockers ont accepté la mensualisation et admis la logique de l'entreprise et du droit commun en devenant des salariés comme les autres, des détournements de trafic ont été récupérés et des trafics nouveaux ont parfois été générés, grâce à cette fiabilité nouvelle et à une compétitivité accrue. Alors que la nouvelle organisation de la manutention avait pour objectif de restaurer la fiabilité des ports français et d'obtenir des gains de productivité permettant de reconquérir les parts de marché perdues en 1992, l'année 1993 s'achève en demi-teinte.

La réforme de la manutention portuaire doit être complétée par la réforme de la domanialité publique portuaire.

Je mentionne enfin, pour m'en inquiéter, les velléités de la Communauté européenne qui veut mettre en œuvre une politique communautaire portuaire.

Au vu de ces éléments et suivant les conclusions du rapporteur pour avis, la commission des affaires économiques et du Plan a donné un avis favorable à l'adoption des crédits consacrés aux ports maritimes dans le projet de loi de finances pour 1994.

Mes chers collègues, je vous invite en outre à lire le rapport de M. Josselin de Rohan, qui est plus précis que mon exposé oral. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

M. le président. Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux durant une quinzaine de minutes. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures vingt-cinq, est reprise à dix-sept heures quarante-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

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

Groupe du rassemblement pour la République, 10 minutes ;

Groupe socialiste, 22 minutes ;

Groupe communiste, 5 minutes.

La parole est à M. Bialski.

M. Jacques Bialski. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il est de tradition, au sein de la Haute Assemblée, que l'examen du budget de la mer donne lieu à un large débat sur l'évolution des données économiques des divers secteurs maritimes, dont la plupart connaissent de grandes difficultés.

Je regrette que nous ne puissions évoquer aujourd'hui les problèmes de la pêche – certes, ils ne relèvent pas de votre compétence – pas plus que nous ne pouvions évoquer hier avec vos prédécesseurs ceux de la construction navale.

Je ne suis pas persuadé que la disparition d'un ministre chargé de la mer permette une meilleure défense des intérêts maritimes, même si je reconnais qu'à l'échelon européen la globalisation des négociations agricoles et halieutiques s'impose.

Le projet de budget qui nous est présenté aujourd'hui est loin de satisfaire le groupe socialiste du Sénat, car il traduit une récession quasi générale des moyens accordés au secteur maritime.

Je ne me livrerai pas à un exercice de présentation de chiffres – nous les retrouvons dans tous les rapports – mais je voudrais simplement souligner que la rigueur a frappé injustement des activités qui méritent d'être soutenues et confortées. Le Gouvernement le reconnaît d'ailleurs implicitement.

Il suffit, par ailleurs, de lire la première phrase du rapport présenté par Mme Elisabeth Hubert à l'Assemblée nationale : « Peut-être n'a-t-on pas suffisamment conscience de la place du secteur maritime dans le développement économique de notre pays. »

Reconnaissez, monsieur le ministre, que, lorsqu'un membre de la majorité gouvernementale met l'accent sur les carences, il y a effectivement matière à s'inquiéter, surtout quand il ne revoit pas sa copie.

De même, laisser croire que les problèmes de la mer n'ont pas été suffisamment pris en compte dans le passé relève d'une méconnaissance de la situation au niveau du rapport.

Ne croyez pas, monsieur le ministre, que je pratique ici une ironie facile car, par expérience, je sais que tout gouvernement confronté à des questions à propos desquelles s'exerce la concurrence internationale dispose de marges de manœuvre relativement limitées.

Il n'empêche qu'il lui incombe, notamment en matière budgétaire, de tout mettre en œuvre pour enrayer le déclin et donner à la France la place qu'elle mérite au regard de ses atouts.

Les résultats s'obtiennent toujours par un effort constant, soutenu, dont les effets se mesurent souvent à long terme dans le domaine maritime.

Si l'on s'attache à certaines données statistiques, l'avenir de notre flotte de commerce paraît plutôt incertain. En effet, durant la période 1983-1992, le pavillon français a régressé du onzième au vingt-septième rang mondial, l'âge moyen des navires est passé de huit ans à treize ans et le nombre de postes de travail a diminué de moitié.

Toutefois, malgré ces données plutôt pessimistes, on observe, depuis trois ans, un redressement certain, bien que limité. En effet, en dépit d'une situation économique plus que défavorable, la diminution du nombre de navires de commerce sous pavillon français a pu être enrayerée.

Vous avez défini, monsieur le ministre, trois directions essentielles pour le devenir de notre flotte de commerce, à savoir la relance de l'investissement maritime, le renforcement de la compétitivité du pavillon français et la lutte contre les navires hors normes. J'y souscris entièrement, mais votre projet de budget n'est pas en adéquation avec vos déclarations d'intention.

En effet, si l'on constate que les crédits de paiement correspondant aux aides à l'investissement et à la modernisation de la flotte de commerce sont relativement épargnés par la rigueur budgétaire, on ne peut, en revanche, que s'interroger légitimement sur la diminution de 23 p. 100 des autorisations de programme pour 1994.

Les crédits d'aide à l'investissement des entreprises d'armement portuaire diminuent de 20 millions de francs en autorisations de programme par rapport à 1993, mais augmentent légèrement en crédits de paiement, passant à 146 millions de francs en 1994, contre 140 millions de francs en 1993.

S'agissant, par ailleurs, des aides à la consolidation et à la modernisation des entreprises d'armement maritime, les dotations correspondantes diminuent tant en autorisations de programme - 24 millions de francs en 1994, contre 50 millions de francs en 1993 - qu'en crédits de paiement - 37 millions de francs en 1994, contre 55 millions de francs en 1993.

Les chiffres sont là, monsieur le ministre, je ne les ai pas inventés et je ne peux que constater qu'il existe une nette discordance entre votre discours et la réalité budgétaire. Mais je sais aussi à quel point il est difficile d'ajuster les dotations sous la pression de priorités multiples.

Je m'exprime ici, monsieur le ministre, avec ma sensibilité et selon ma perception des problèmes de la mer. Aussi, je voudrais que vous puissiez considérer mon intervention comme la critique objective d'un parlementaire confronté quotidiennement aux réalités de la vie économique d'un littoral dont les acteurs souhaitent se libérer d'un système de perfusion et aspirent à une oxygénation durable ainsi qu'à la transparence des relations entre les diverses composantes du monde maritime.

Il est encore trop tôt, monsieur le ministre, pour apprécier les effets réels des récentes mesures que vous avez prises et qui tendent à l'allègement des charges sociales pour les marins embarqués sur des navires immatriculés sous le pavillon des Kerguelen ou des lignes régulières de fret.

Je crois, cependant, que vous avez en ce domaine répondu à une attente qui peut effectivement se justifier au regard de la mise en place d'un nouvel ordre maritime mondial se traduisant par une compétition acharnée et le maintien protectionniste de certains pavillons au détriment du nôtre.

Je reconnais volontiers que les mesures que vous avez prises en matière de réduction des charges sociales sont loin d'être négligeables. Mais, en toute hypothèse, elles ne sauraient aboutir à la remise en cause de la protection sociale dont bénéficient actuellement les marins français.

Je souhaiterais aussi attirer votre attention sur le problème des activités transmanche alors que Boulogne-sur-Mer se voit supprimer l'ensemble de ses lignes vers l'Angleterre par car-ferry.

Il est évident que la mise en service, dans quelques mois, du tunnel sous la Manche risque d'être un facteur à la fois « structurant et déstructurant » du point de vue de l'aménagement du territoire, comme l'a très bien défini, par ailleurs, mon ami Roland Huguet.

Monsieur le ministre, vous vous êtes rendu récemment à Boulogne-sur-Mer. Dans une interview donnée à un journal local, vous avez déclaré qu'après l'ouverture du tunnel « il conviendra de mesurer sérieusement les effets et de prendre les mesures appropriées de façon à conserver une participation réelle et forte du pavillon français sur les liaisons transmanche ». Je pense que vous pourriez, aujourd'hui, profiter de ce débat pour nous apporter des précisions complémentaires.

Qu'entendez-vous, tout d'abord, par « mesures appropriées » ? Vous avez pris l'engagement de « garder le pavillon national sur la Manche » - je reprends vos propos - mais, selon un rapport de la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, la DATAR, rapport qualifié de confidentiel mais curieusement publié intégralement cette semaine par la presse locale, 800 emplois pourraient disparaître d'ici à dix-huit mois, venant s'ajouter aux 647 emplois maritimes déjà supprimés dans ce secteur.

On peut d'ailleurs se demander si ce rapport n'est pas purement et simplement le plan de restructuration puisque des chiffres très précis sont avancés : 272 emplois supprimés à Calais, 91 à Boulogne-sur-Mer et 283 à Dunkerque, c'est-à-dire tout le secteur transmanche international.

Il est à noter que la Société nouvelle d'armement transmanche, la SNAT, est la compagnie la plus menacée à Calais et que la fermeture de la Sally Line à Dunkerque semble déjà programmée.

Je comprends mieux maintenant, monsieur le ministre, pourquoi vous n'avez toujours pas répondu à l'une des questions écrites que je vous avais adressée et qui concernait la situation des marins français employés par des compagnies étrangères, en l'occurrence la Sally Line.

J'attirais votre attention sur les conditions de la concurrence qui s'exerce entre les équipages français et les équipages étrangers au regard des charges sociales appliquées aux diverses compagnies qui opèrent sur les lignes transmanche.

Ce problème, qui met en jeu à la fois l'emploi des marins français dans ce secteur d'activité et l'implantation de certaines compagnies étrangères, telle la Sally Line, sur le sol français, suscite une réelle inquiétude - ô combien justifiée ! - de l'ensemble de la profession.

Des mesures efficaces devront, à mon sens, être prises pour assurer la pérennité de l'exploitation des lignes transmanches au départ de la France et permettre ainsi

aux divers armements basés dans les ports français de poursuivre leur activité dans des conditions équitables, faute de quoi ces armements auront tôt fait de rejoindre les ports étrangers limitrophes. Tel est le sens que je donne au rapport confidentiel qui vient d'être publié dans la presse locale.

Cette question, monsieur le ministre, est plus que jamais d'actualité et nécessite aujourd'hui une réponse précise de votre part, même si elle n'est pas facile à donner puisque M. le Premier ministre non plus n'a pas répondu au maire de Dunkerque - ancien ministre d'Etat - qui, le 16 juillet dernier, soulevait exactement les mêmes problèmes.

Hier encore, se faisant l'interprète d'une opinion publique troublée et inquiète, à juste titre, par la publication du rapport confidentiel de la DATAR, le maire de Dunkerque s'est adressé à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, pour obtenir des éclaircissements rapides sur ce dossier.

On est loin de la déclaration du même ministre d'Etat au journal *Le Provençal* paru hier. « J'appelle », disait-il, « à une véritable révolution culturelle en matière d'aménagement du territoire, car j'estime que notre espace représente un gigantesque réservoir de croissance et d'emplois. C'est à une révolution de notre conception du travail que nous devons nous préparer. Nous devons dépasser la logique de concentration, à la fois administrative et économique, où tout se décide au sommet et où la périphérie se contente d'exécuter. Le taylorisme est mort. »

Vous avez tenu, monsieur le ministre, à souligner votre attachement au pavillon maritime français sur la Manche en assurant que les compagnies concernées continueront de bénéficier du dispositif d'aide à la consolidation et à la modernisation. Croyez-vous que cela sera suffisant pour les aider à supporter le « contre-coup » du tunnel ?

Une autre préoccupation majeure tient à la situation de la Compagnie générale maritime, qui reste le garant de la présence d'un grand armement national.

Le passage sous le pavillon Kerguelen de dix-neuf navires de cette compagnie permet, certes, à équipage constant, compte tenu de l'allègement des charges, de réduire le coût de la flotte de 20 millions de francs en année pleine, mais le plan de redressement suggère encore une économie de 30 millions de francs par une modification des équipages et de l'organisation du travail, de façon à atteindre des niveaux de coûts comparables à ceux des autres compagnies européennes.

La CGM vit au rythme de ses plans sociaux, j'en conviens. Ainsi, quatre cent-dix-huit postes de sédentaires ont déjà été supprimés en 1992 et il est probable que d'autres vagues de réductions d'effectifs seront annoncées à l'occasion d'un éventuel rapprochement avec un autre partenaire maritime.

En fait, la CGM, par le biais des filialisations, s'engage de plus en plus dans le processus de privatisation, et je ne suis pas persuadé que la stratégie aujourd'hui utilisée nous permette de garantir l'indépendance de nos exportations, de nos approvisionnements et de nos relations avec nos départements et territoires d'outre-mer.

Chacun s'accorde à dire à quel point il est important pour notre pays de maintenir un grand pôle de transport maritime français, mais la réalité est tout autre. La CGM s'affaiblit progressivement et il est à craindre que ce grand armement national ne passe en d'autres mains dès que l'objectif de retour à l'équilibre d'exploitation sera atteint.

Si, un jour, nous ne disposions plus d'une entreprise maritime française forte, les armateurs étrangers ne seraient plus contraints d'offrir le même service de proximité en faisant escale dans des ports français et seraient incités à regrouper leurs implantations dans des ports étrangers, notamment ceux du Benelux.

A terme, nous risquons d'assister à une désertification des zones portuaires. Je ne pense pas que tel soit votre objectif, monsieur le ministre.

J'en arrive maintenant à la réforme de la filière portuaire. Vous ne serez pas étonné, monsieur le ministre, si j'évoque ici les ports de la région Nord - Pas-de-Calais, en particulier celui de Dunkerque.

Vous avez qualifié de « courageuse », ce dont je vous remercie, la réforme impulsée par vos prédécesseurs, notamment par MM. Michel Delebarre, Jean-Yves Le Drian et Charles Josselin.

Il fallait effectivement avoir du courage pour changer des habitudes ancestrales et des comportements qui portaient atteinte à notre économie portuaire. L'effritement continu de la compétitivité des ports français paraissait encore inexorable voilà quelques mois.

Il est vrai aussi que cette dégradation avait été accentuée par les mouvements sociaux ayant accompagné, en 1992, la réforme de la manutention portuaire et entraîné une forte croissance des détournements de trafics au profit des ports étrangers, du Benelux en particulier.

La rénovation de la filière portuaire française doit être considérée comme un atout qui peut encore être consolidé, car la réorganisation de la manutention ne saurait, à elle seule, constituer une réponse suffisante à l'ensemble des problèmes auxquels sont confrontés les ports français.

Il faut maintenant nous attacher à poursuivre le développement de la desserte terrestre de nos ports, à alléger les procédures administratives et douanières beaucoup trop lourdes et, enfin, à favoriser les investissements privés sur le domaine public maritime. Sur ce dernier point, je souhaite que nous puissions examiner très rapidement une réforme du régime de la domanialité qui devrait permettre une gestion plus souple des terrains portuaires. J'espère, monsieur le ministre, que vous pourrez agir très vite et aider toutes les zones portuaires concernées à régler leurs problèmes.

Un grand pas a déjà été fait, mais le succès de la rénovation de la filière portuaire demeure essentiellement tributaire d'un engagement financier résolu et déterminé de l'Etat. Or, ce projet de budget de la mer, malheureusement, est loin d'être satisfaisant sur ce point. Le montant total des crédits affectés aux ports maritimes connaît une diminution de 9,5 p. 100 en francs courants par rapport à 1993. A l'évidence, le Gouvernement ne peut pas répondre aux défis qui détermineront, au cours des prochaines années, l'avenir des ports français.

Le Conseil économique et social a récemment rappelé fort judicieusement, comme M. le rapporteur tout à l'heure, que « les trois principaux ports belges - Anvers, Gand et Zeebrugge - ont reçu de leurs autorités publiques, entre 1980 et 1986, 11,6 milliards de francs, soit deux fois plus que les six ports autonomes français ». C'est, pour mémoire, un discours que je tiens à cette tribune depuis de nombreuses années.

Aujourd'hui, nous devons tout mettre en œuvre pour que notre pays dispose de ports maritimes dignes de l'importance des enjeux commerciaux.

L'exemple de Dunkerque est particulièrement significatif. Ce port, qui est le symbole de la réussite de la réforme portuaire, même si tout n'est pas réglé, doit

maintenant bâtir une véritable stratégie de développement pour progresser et gagner de nouveaux trafics. Les conditions sont désormais remplies en terme de fiabilité, d'équipement et de prix, pour induire de nouveaux flux.

Mais la reprise de l'activité doit s'accompagner d'une reprise des investissements, d'ailleurs prévue dans le contrat de plan Etat-régions, pour répondre à la logique des terminaux spécialisés. Et pourtant, Dunkerque n'est toujours pas le port de la région Nord - Pas-de-Calais, car de trop nombreuses entreprises françaises, même régionales, continuent d'utiliser Anvers ou Zeebrugge. Je pense qu'il est du devoir de l'Etat de sensibiliser les acteurs économiques locaux et les armateurs sur l'intérêt de se rallier à la démarche partenariale récemment mise en oeuvre.

M. René Régnault, rapporteur spécial. En effet !

M. Jacques Bialski. J'ajoute, monsieur le ministre, que la fiabilité reste fragile, comme en témoignent les premières difficultés qui apparaissent à Dunkerque à l'occasion de l'examen de la grille des salaires des dockers, à l'expérience de l'application de la mensualisation.

Selon les plus récentes informations - elles datent d'hier, monsieur le ministre - il semble que le patronat local souhaite désormais discuter entreprise par entreprise, s'engageant ainsi dans une stratégie inacceptable pour les salariés, et source de nouveaux conflits sérieux.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. C'est la loi !

M. Jacques Bialski. On peut légitimement se demander si la fiabilité du port de Dunkerque ne gêne pas certaines entreprises portuaires ayant des intérêts dans d'autres ports français, voire à Anvers.

Croyez-vous, monsieur le ministre, qu'il soit opportun de prendre le risque de remettre en cause, pour des raisons obscures, un accord local qui a porté ses fruits ?

Enfin, l'avenir de nos ports dépend non seulement de notre agressivité commerciale, mais aussi de la définition d'une politique de complémentarité et non de rivalité lorsque plusieurs entités portuaires sont proches les unes des autres, ce qui est le cas de Dunkerque, de Calais et de Boulogne.

Je vous soumets ces réflexions, monsieur le ministre, en souhaitant que vous puissiez les intégrer dans la définition d'une nouvelle dynamique spécifique au domaine maritime qui, pour l'instant, ne transparaît pas dans le document budgétaire qui nous est soumis.

J'achèverai ce propos en soulignant l'effort significatif entrepris en faveur de la sécurité maritime. Je rappelle toutefois que la définition de cette priorité ne fait que répondre aux obligations internationales souscrites par la France pour la mise en place du système mondial de détresse et de secours en mer.

En revanche, je regrette vivement - et je ne suis pas le seul au sein de cette assemblée - que la société nationale de sauvetage en mer, la SNSM, ait, elle aussi, été victime de la récession. L'utilité publique de cette société, qui symbolise le dévouement et le bénévolat, n'est pourtant plus à démontrer. Or ses besoins sont toujours importants - vous l'avez vous-même souligné, monsieur le ministre - tant en investissement pour le renouvellement de sa flotte qu'en fonctionnement pour le nombre élevé de ses sorties en mer.

Monsieur le ministre, vos prédécesseurs se sont toujours attachés à accorder à cette société les moyens nécessaires à son activité. Je souhaite que vous puissiez réévaluer une dotation qui est destinée à sauver des vies

humaines. Peut-être qu'une nouvelle discussion avec nos éminents collègues de la commission des finances vous permettra-t-elle de revoir ce sujet.

Le temps qui m'est imparti ne me permet pas d'aborder d'autres sujets sensibles, tels l'avenir du pavillon EUROS, toujours en attente de statut, ou encore la liaison fluviale Seine Nord, dont la réalisation permettra non seulement d'utiliser à pleine capacité les liaisons à grand gabarit déjà existantes, mais aussi de connecter la France à l'ensemble du réseau européen.

Ces questions seront probablement évoquées lors de cette discussion pour satisfaire notre bonne information et peut-être nous rassurer sur l'état d'avancement des négociations et de la réflexion menées par le Gouvernement.

Monsieur le ministre, vous comprendrez que le groupe socialiste ne puisse qu'émettre un vote défavorable sur un budget qui ne vous donne pas les moyens de mettre en oeuvre une véritable politique de la mer. Mais cette sanction ne signifie pas pour autant que nous doutons un seul instant de votre bonne volonté et de votre détermination à sauvegarder les intérêts maritimes de notre pays. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

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

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la dotation prévue pour le budget de la mer en 1994, d'un montant de 5 680 millions de francs, peut apparaître modeste au regard de l'importance du secteur de la mer dans notre activité nationale.

On ne peut toutefois mesurer l'effort public accompli en faveur de la mer au travers de ce seul chiffre puisque des sommes importantes ne figurent pas dans ce budget, comme les allègements de cotisations d'actions sociales pour les marins, ou encore les remboursements de taxe professionnelle.

Faute de temps, je limiterai mon intervention à quelques domaines du secteur maritime.

M. Josselin de Rohan, dans son excellent rapport pour avis qui vient de nous être présenté, avec l'éloquence qu'on lui connaît, par M. Philippe François a parfaitement démontré l'importance de la filière portuaire dans notre économie nationale. En effet, pour l'ensemble des ports français, on estime à près de 250 000 le nombre d'emplois directs et indirects liés à ce secteur.

De plus, en raison de l'implantation géographique de nos ports, la filière portuaire joue un rôle moteur en matière d'aménagement du territoire.

Aussi, permettez-moi, monsieur le ministre, de vous faire part de nos craintes devant un fait que nous déplorons depuis plusieurs années, je dis bien plusieurs années, à savoir les diminutions des dotations de fonctionnement des ports nationaux et des crédits de fonctionnement des ports autonomes. Nous constatons, par là même, une pénalisation de la compétitivité de nos ports au détriment de nos intérêts nationaux et à l'avantage de nos concurrents étrangers, notamment en Belgique et aux Pays-Bas.

Je partage tout à fait, monsieur le ministre, le point de vue de M. de Rohan lorsqu'il affirme que notre politique portuaire doit avoir pour objectif de soutenir les investissements afin de redonner à nos ports la compétitivité qui leur fait trop souvent défaut.

S'agissant de la manutention portuaire, la France a un handicap par rapport à ses concurrents européens : celui des coûts de manutention qui pénalisent, lourdement parfois, nos entreprises portuaires.

La loi du 9 juin 1992 avait un objectif économique, celui de diminuer les coûts de passage portuaire afin de regagner des parts de marché. Il a fallu l'accompagner de plans sociaux estimés à près de 4 milliards de francs, dont la moitié à la charge de l'Etat.

Outre son coût élevé, cette réforme pose de réelles difficultés d'application dans un certain nombre de ports, difficultés qui résultent bien souvent de l'opposition de certains syndicats abusant les travailleurs des ports, d'une part, et des divergences d'interprétation de la loi, d'autre part, entre les employeurs et les dockers.

Le port de Marseille a vu sa productivité baisser de près de 60 p. 100, alors qu'il s'est endetté pour financer sa part du plan social, laquelle s'élève à 307 millions de francs sur sept ans, ce qui est un effort important.

Ne faudrait-il pas, monsieur le ministre, que les aides de l'Etat soient affectées prioritairement aux ports qui se donnent les moyens de développer leur compétitivité ?

Après la filière portuaire, j'évoquerai la flotte sous pavillon français.

La France est la quatrième puissance exportatrice mondiale. Paradoxalement, elle n'est, hélas ! qu'au vingt-septième rang pour le transport maritime, soit 0,9 p. 100 de la flotte mondiale, alors qu'elle en représentait, voilà encore neuf ans, 2,4 p. 100.

Depuis dix ans, le tonnage de la flotte sous pavillon français a diminué de 58 p. 100 et le nombre de marins français a été diminué de moitié. Cela résulte, notamment des coûts élevés d'embauche d'un marin français, coûts qui sont souvent de plus de 20 p. 100 supérieurs à ceux qui sont pratiqués dans les autres pays européens.

La concurrence déloyale qui résulte des pavillons dits de complaisance pénalise aussi l'armement français. Je ne peux m'empêcher d'évoquer la création, en 1987, du registre d'immatriculation au Kerguelen afin de pallier le manque de compétitivité de notre pavillon national. Cela a eu malheureusement pour conséquence de diminuer fortement le nombre de marins français embarqués.

Suite à la possibilité d'immatriculation au Kerguelen - utilisée pour dix-neuf navires sous pavillon français de la Compagnie générale maritime, la CGM - et à l'extension de son régime en 1993, il ne demeure immatriculés dans les ports métropolitains sous le droit commun que soixante navires.

A l'évidence, le cas de ces navires devra être également traité, afin d'amener les conditions d'exploitation à leur bord au niveau de celles de nos principaux concurrents européens.

Les conditions d'emploi sur ces navires immatriculés en France métropolitaine relèvent du code du travail maritime et de la convention collective. Il semble souhaitable d'engager sans tarder des discussions entre armateurs et syndicats relatives à la convention collective parallèlement aux mesures de dégrèvement des charges sociales annoncées le 8 octobre dernier.

Avant de conclure, je soulignerai l'importance de notre industrie navale dans l'équilibre de notre balance commerciale.

Un grand paquebot de croisière exporté est l'équivalent de seize Airbus en part française des produits manufacturés exportés. Or on sait que le rang d'un pays, de nos jours, dépend, en grande partie, de sa capacité à exporter des produits industriels.

Nos constructeurs de navires sont en première ligne dans la guerre économique, d'où le besoin et le devoir d'aider à la construction navale.

Encore faut-il, monsieur le ministre, que les engagements pris soient respectés, que la parole de l'Etat soit tenue. Le Gouvernement a trouvé, en prenant ses fonctions, ce qu'on peut appeler « un trou de trésorerie » de 600 millions de francs constitué par des retards de paiement qu'il fallait rattraper, résultat de procédés budgétaires condamnables.

L'actuel Gouvernement a commencé à combler ces retards de paiement insupportables. Il faut l'en remercier. Il a voulu que, malgré le contexte difficile que nous connaissons, que la parole de l'Etat soit tenue ; il faut lui en être reconnaissant.

Avant de terminer, vous me permettrez cependant d'attirer votre attention, monsieur le ministre, sur la Compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur, la COFACE.

La construction navale est une bonne affaire pour cette compagnie. En effet, sur trois cents navires exportés depuis vingt ans, seuls cinq sinistres ont eu lieu, qui remontent tous aux années soixante-dix et qui ont été résolus avec des pertes dérisoires. Il est donc difficile de comprendre les conditions draconiennes imposées pour un si faible risque, tandis que les organismes de crédits concurrents font des conditions nettement plus avantageuses.

Ainsi la KFW, banque allemande du commerce extérieur, propose à ses clients un moratoire de cinq échéances flexibles sur onze ans avec les 80 p. 100 couverts seulement par une garantie de première hypothèque.

L'organisme finlandais, pour sa part, se contente d'une seule garantie de deuxième hypothèque sur 80 p. 100 du prix du navire.

Les clients étrangers des constructeurs français remboursent par avance. Ils sont pénalisés du montant de la prime COFACE. Seraient-ils donc coupables d'acheter français ?

Enfin, c'est mon dernier point, le taux d'aide plafond est fixé par Bruxelles à chaque fin d'année en vertu de la VII^e directive. L'an dernier, malgré la dégradation évidente du marché, la Commission a refusé de réévaluer ce taux en évoquant les négociations en cours à l'OCDE et l'obligation de ne pas froisser les Américains.

Je sais qu'il est difficile parfois de convaincre nos partenaires européens, mais je compte sur votre talent, votre énergie, votre force de conviction pour qu'en 1994 la Commission fixe un taux plus conforme aux réalités du marché et pour que les négociateurs européens ne concluent pas, à l'OCDE, un « Blair House » de la construction navale.

M. François Collet. Très bien !

M. Emmanuel Hamel. En conclusion, monsieur le ministre, le projet de budget de la mer, que nous souhaitons plus important à l'avenir, concilie la nécessité de la rigueur budgétaire et le maintien de grandes priorités : le rétablissement de la compétitivité de notre flotte et la modernisation de la filière portuaire.

Pour ces raisons, le groupe du Rassemblement pour la République du Sénat votera les crédits de la mer figurant dans le projet de loi de finances pour 1994. (*Applaudissements sur les travées du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

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

M. Félix Leyzour. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, au-delà du simple examen des crédits consacrés aux seules affaires maritimes, la discussion du budget de la mer est traditionnellement pour

le Sénat l'occasion d'évaluer l'effort de la nation et la politique du Gouvernement en faveur de l'ensemble des activités portuaires et maritimes.

Avec sa vaste façade maritime, le nombre et l'importance de ses ports, les potentialités de sa marine marchande et de l'ensemble de la filière maritime nationale et, enfin, avec le professionnalisme des personnels à terre et embarqués, notre pays dispose incontestablement d'atouts utiles et nécessaires à son développement économique et social.

Pourtant, le secteur maritime et portuaire national connaît depuis une dizaine d'années une crise sans précédent, qui se traduit par la réduction des capacités de notre flotte et par des suppressions d'emplois et des licenciements massifs, sans parler de nos ports, qui perdent de leur importance.

Comme le souligne à juste titre dans son rapport écrit notre collègue Louis de Catuelan qui, comme nous le savons, est un spécialiste en tant qu'ancien professionnel de la mer, en dix ans, de 1984 à 1993, le tonnage de la flotte sous pavillon français a été divisé par trois ; le nombre d'officiers et de marins français est passé de 20 000 à 10 000, la flotte française, qui représentait 9,7 p. 100 de la flotte européenne, n'en représente plus que 6,6 p. 100 en 1993, et l'âge moyen des navires, qui était de neuf ans en 1984, est dorénavant de treize ans et demi.

Comment expliquer cette situation alors que, paradoxalement, le trafic maritime international a connu une croissance de 5,7 p. 100 entre le début de 1991 et la fin de 1992, et que le tonnage de la flotte mondiale atteint désormais un record historique avec 662 millions de tonnes port en lourds ?

Dans le même temps, on constate que les ports français perdent des parts de marché au profit de leurs concurrents du Benelux et de l'Europe du Nord. Le trafic total des ports français, qui se situe aux alentours de 300 millions de tonnes, ne représente plus que l'équivalent du seul trafic du port de Rotterdam.

Alors que la part du commerce extérieur français acheminée par l'intermédiaire des ports étrangers a progressé de 16 p. 100 entre 1991 et 1992, le trafic des ports autonomes français a baissé, lui, de 1,3 p. 100 pendant la même période.

Dans le cadre d'une approche globale des problèmes des transports lourds, dont la progression est absorbée pour l'essentiel par la route, il est souvent fait référence au cabotage combiné avec le transport fluvial. Il faut savoir que, si la flotte européenne de cabotage s'est considérablement modifiée ces vingt dernières années, cette évolution porte surtout la marque du renouvellement des flottes hollandaise et allemande. Pour ce qui est de la nôtre, ses unités sont de moins en moins nombreuses.

Comment, à la vue de ces résultats qui font de l'ensemble de la filière maritime et portuaire de notre pays un secteur sinistré, ne pas remettre en cause la logique désastreuse de l'ensemble des politiques menées en la matière par tous les gouvernements qui se sont succédés ces dernières années ? Je pose la question avec d'autant plus de force que je n'ai cessé de tirer la sonnette d'alarme et de voter contre les budgets qui ont conduit à l'affaiblissement de notre atout maritime.

Il conviendrait, en effet, de s'attaquer aux causes réelles de la situation désastreuse que nous constatons tous, au lieu de se contenter de répéter, comme pour essayer de mieux s'en convaincre, que la cause principale et fondamentale des difficultés de la filière maritime française rési-

derait dans le niveau des rémunérations et de la protection sociale des marins et des dockers, bref, de l'ensemble des salariés du secteur concerné.

M. Jean Garcia. Très bien !

M. Félix Leyzour. C'est le coût du travail qui est mis en cause ici, à bord et à terre, comme dans d'autres domaines. Oh ! on peut toujours imaginer de tirer les salaires et les conditions de travail vers le bas au point d'instituer des formes modernes d'esclavage sur les navires. Mais, attention, un gouvernement ne s'honore pas en tolérant une telle dérive, et ce ne sera pas éternel. Au juste mot d'ordre : « Haro sur la rouille ! », j'en ajouterai un autre : « Halte à la dégradation des conditions de travail des marins » !

Non, mes chers collègues, les véritables causes de cette situation sont ailleurs, dans la criante insignifiance des investissements, tant publics que privés, dans les infrastructures, les matériels, les navires, et, bien évidemment, dans la formation des hommes aux techniques modernes.

Les ports français pâtissent également du relatif enclavement des zones côtières et de l'insuffisance de leurs connexions avec les grands réseaux de transports internationaux, que ce soit la voie d'eau, la route ou le rail. Leur développement en est rendu d'autant plus difficile et aléatoire.

Nous ne trouvons trace, hélas ! ni dans la politique du Gouvernement ni dans ses orientations budgétaires d'une réelle volonté de s'attaquer aux causes structurelles des difficultés de la filière portuaire et maritime.

Le gouvernement actuel, qui, comme ses prédécesseurs, s'acharne contre les statuts sociaux et les salaires des dockers et des marins en tentant d'imposer le pavillon-*bis* des Kerguelen, n'est toujours pas disposé à prendre les indispensables initiatives internationales en faveur du respect de la législation sociale dans les activités de la filière et en faveur d'une meilleure régulation du marché. Je rappelle que ce marché est très marqué par le *dumping* social et par le protectionnisme des armateurs ou de pays comme les Etats-Unis.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Félix Leyzour. J'en arrive à ma conclusion, monsieur le président.

Hormis quelques nouvelles mesures en faveur des armateurs, le projet de budget de la mer est en régression et ne peut, en aucun cas, contribuer à la relance, pour-tant nécessaire, de ce secteur d'activité.

Alors que tous attendent un renforcement de la sécurité sur nos côtes, les subventions d'entretien et d'équipement de la Société nationale de sauvetage en mer connaissent une baisse considérable et injustifiable. Le dévouement dont font preuve les milliers de sauveteurs qui sortent par tous les temps, surtout par mauvais temps, ne doit pas inciter l'Etat à faire moins. C'est, au contraire, un appel pour qu'il fasse plus. Cet appel n'est malheureusement pas compris.

Pour toutes ces raisons, j'indique que les sénateurs communistes et apparentés voteront contre les crédits du budget de la mer tels qu'ils sont proposés aujourd'hui, d'autant qu'ils préparent, à terme, la remise en cause de l'ENIM.

Toujours sur ces problèmes de sécurité, vous avez souligné tout ce qu'il restait à faire dans le cadre de la modernisation de la flotte des pétroliers, qui doivent être désormais construits à double coque. Cette garantie de sécurité, nous l'avions demandée à l'époque où de graves catastrophes avaient entraîné la pollution des côtes bre-

tonnes. Monsieur le ministre, où seront construites les unités de cette nouvelle génération de navires? Qu'entend faire le Gouvernement pour que nos chantiers navals soient en mesure de prendre leur part dans ce marché en développement? Monsieur le ministre, tout se tient dans l'activité économique: pensez-y. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. La parole est à M. Albert Pen.

M. Albert Pen. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comme vous le savez, mon archipel se trouve actuellement confronté à une grave crise économique du fait de la disparition totale de notre pêche industrielle.

Nous devons impérativement diversifier nos activités tout en essayant de préserver au maximum ce qui fait notre raison d'être en cette partie de l'Atlantique Nord: les activités liées à la mer. C'est pourquoi le conseil général de Saint-Pierre-et-Miquelon a voulu se doter d'un « pavillon français-bis », et le Parlement lui en a donné l'autorisation en votant la loi du 4 janvier 1993, notamment son article 55.

Depuis, malheureusement, il ne s'est rien passé... Aux dernières nouvelles, et vous me l'avez confirmé par lettre reçue tout récemment, votre ministère et celui des départements et territoires d'outre-mer auraient soumis le dispositif au Conseil d'Etat, avec beaucoup de retard, je me permets de le souligner.

J'avoue ne pas comprendre les réticences apparentes de la Place Fontenoy.

Vous savez mieux que personne, monsieur le ministre, que la flotte de commerce de notre pays est en fort mauvais état, le comité central des armateurs de France venant de lancer un nouveau cri d'alarme dans un document intitulé: *Transport maritime, pour une action forte et urgente.*

La publication de ce document démontre bien que vos récentes décisions n'ont pas eu l'effet de l'action « forte et urgente » qu'escomptaient les armateurs. Ce n'est pas étonnant puisqu'elles n'aboutissent, finalement, tous calculs faits, qu'à réaliser une économie d'environ 10 p. 100 sur les coûts de gestion d'un navire. Dans le même document, les armateurs reconnaissent que « la défense du pavillon français est liée à la défense des marins français, dont l'emploi doit être favorisé par un cadre législatif et réglementaire adapté ».

A l'évidence, il existe aujourd'hui une reconnaissance consensuelle des graves problèmes de la marine marchande de la part des socioprofessionnels, tant du côté patronal que syndical, même si, bien sûr, il n'y a pas le même consensus sur les réponses qui doivent leur être apportées.

Monsieur le ministre, mon archipel vous apporte une solution, et la seule valable, selon moi!

Le pavillon Kerguelen, lui, n'était qu'une solution d'attente imaginée en 1987 et ce provisoire, qui dure, a entraîné en quelque sorte la « délocalisation ethnique » de l'emploi de plusieurs centaines d'inscrits maritimes français mis brutalement au chômage et remplacés administrativement par une main-d'œuvre du tiers monde sous-payée et sans protection sociale.

Etendu dernièrement à la quasi-totalité des navires de fret, le pavillon Kerguelen n'a pour objet que la réduction des charges d'exploitation des armateurs par des économies exclusivement réalisées sur la protection sociale des hommes.

Dans le même rapport, le comité central des armateurs souligne d'ailleurs que ces mesures, qu'il juge, lui, malgré tout positives, sont insuffisantes, car le coût d'exploitation demeure élevé, du fait de la présence à bord d'officiers français normalement rémunérés et couverts.

Où veut-on en venir? Va-t-on bientôt préconiser l'emploi d'enfants mineurs du tiers monde pour justifier cette vision très contradictoire d'un progrès économique proportionnel au recul social?

Ce n'est évidemment pas pensable, et il existe une autre solution: la création du pavillon maritime de Saint-Pierre-et-Miquelon!

Ce pavillon garantira tout à la fois la compétitivité d'entreprises de haut niveau technique, la relance et le maintien de l'emploi aux normes d'embauche et de protection sociale communautaires et le respect le plus strict des conventions internationales sur la sécurité et la protection de l'environnement, autant de conditions indispensables pour faire face aux enjeux actuels du GATT en la matière.

Il s'agira d'un pavillon *bis* « haut de gamme », prévoyant la création d'un régime d'assurance sociale spécifique à un statut de navigant expatrié, permettant, finalement, dans le respect des acquis sociaux, de diviser par cinq la totalité des coûts sociaux. Il permettra, en outre, grâce aux incitations fiscales propres à l'outre-mer, de drainer l'épargne vers l'investissement en navires afin de moderniser et de renouveler la flotte en adaptant, par exemple, le régime des quirats.

Enfin, par la mise en place des mécanismes de simplification et de normalisation des procédures de contrôle et d'homologation technique, il améliorera la compétitivité des entreprises sur le plan technique.

Je le souligne, ce pavillon ne fait pas appel aux aides de l'Etat tout en offrant à mon archipel, durement touché par la crise, les moyens d'assurer seul les conditions de sa survie!

Je vous demande, monsieur le ministre, non seulement de porter une attention toute particulière à ce dossier, dès que seront connues les conclusions du Conseil d'Etat, mais aussi - et sans attendre - de faciliter, dans le même domaine, les démarches entreprises par la société Actionmer, créée récemment à Saint-Pierre sous l'égide de Cecom-SEA, pour donner un statut légal au convoi des voiliers. Ce convoi s'effectue actuellement dans des conditions de clandestinité sur lesquelles, bizarrement, chacun semble fermer pudiquement les yeux. Le conseil général de l'archipel a pris récemment une délibération s'appuyant sur la loi de janvier 1993. J'aimerais que vos services acceptent d'en reconnaître, sans plus attendre, le bien-fondé et la validité.

Avant de terminer, permettez-moi, monsieur le ministre, de sortir quelque peu du sujet, sachant que les deux dossiers que j'ouvre rapidement devant vous ce soir concernent également, et peut-être surtout, d'autres ministres, celui de la pêche et celui de la défense. Vous voudrez bien me pardonner de profiter de l'opportunité que m'offre la discussion budgétaire.

Premièrement, la direction des pêches s'est-elle préoccupée de la surveillance de notre zone économique pendant l'été? Il semble, en effet, que le ministère de la défense ne soit pas en mesure de l'assurer de façon constante à un moment pourtant particulièrement propice au dragage des pétoncles dans cette zone. Je pense qu'il faudrait relancer la marine nationale ou envisager une solution de remplacement, peut-être en chargeant de cette mission un des chalutiers, hélas! disponibles sur l'archipel...

Deuxièmement, mon archipel, « état côtier » de fait, ne faisant pas, au contraire de la métropole, partie de la CEE, ne mériterait-il pas d'occuper officiellement un siège à l'OPANO, l'organisation des pêches de l'Atlantique-Nord, de façon à pouvoir mieux y défendre ses intérêts propres ?

En conclusion, monsieur le ministre, je souhaite que vous aidiez mon archipel à sortir d'une situation particulièrement délicate. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Mesdames, messieurs les sénateurs, j'évoquerai tout d'abord la question de la séparation de la mer et de la pêche dans l'organisation gouvernementale, qu'ont soulevée notamment MM. Régnauld et Bialski.

Je dirai d'abord que la répartition des fonctions à l'intérieur du Gouvernement n'est pas une donnée intangible.

M. Bialski a admis l'intérêt qu'il y avait à rattacher le secteur de la pêche à l'agriculture.

Le fait que notre pays ait, en un temps, été le seul Etat de la Communauté où le ministre de l'agriculture n'était pas en charge de la pêche a été profondément préjudiciable aux intérêts des pêcheurs français. En effet, il est arrivé à plusieurs reprises que les ministres européens de l'agriculture traitent des questions de la pêche de manière informelle, à l'occasion de rencontres ou de repas : seuls les intérêts de la pêche française ne pouvaient alors être défendus, notre ministre de l'agriculture n'ayant pas compétence dans ce domaine.

A contrario, le fait que nous ayons, suivant l'exemple de tous nos partenaires, réuni l'agriculture et la pêche, dont les problèmes sont étroitement liés, représente certainement une chance pour la pêche française. Demeurer, à cet égard, la seule exception en Europe aurait été une erreur.

De la même façon, en matière de transport et d'équipement, mettre d'un côté les infrastructures « nobles » - routes, autoroutes, aéroports et rail - et d'un autre côté ce qui relèverait du passé - la mer et les ports - était, à mes yeux, une erreur historique. Si un seul bras d'autoroute et une seule ligne de TGV vont dans un port, c'est sans doute parce que les administrations respectivement responsables étaient séparées.

Au regard de l'intermodalité, le fait d'avoir réuni l'ensemble des transports sous la tutelle d'un même ministère est également, sans nul doute, une chance.

Permettez-moi d'espérer que, quelles que puissent être les alternances politiques, cette organisation des compétences gouvernementales demeurera.

M. Jean-François Le Grand. Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je souligne que cette nouvelle organisation n'a d'ailleurs pas suscité de problèmes au sein des administrations concernées et que, depuis huit mois qu'elle est mise en place, les relations entre les deux ministères, celui qui a M. Puech à sa tête et celui dont j'ai la charge, ont été marquées par la vision commune qu'ont les uns et les autres des intérêts de la mer et de la pêche.

Si j'insiste beaucoup sur ce point, c'est qu'il m'apparaît vraiment important. L'ancienne structure a, en effet, coûté cher au secteur de la mer, d'autant que le budget

de l'ENIM est tel qu'il est très difficile de défendre le budget de la mer si celui-ci relève d'un ministère à part entière.

Cela explique d'ailleurs combien il est délicat d'appréhender le budget de la mer et son évolution.

En effet, les charges de l'ENIM exigent que l'Etat apporte beaucoup d'argent certaines années et sensiblement moins d'autres années. Cela tient notamment à des mécanismes de compensation et à des allègements de charges qui peuvent être décidés.

Si l'on considère l'effort réel de l'Etat, on constate une augmentation de 6 p. 100, soit deux à trois fois l'inflation. C'est considérable, particulièrement quand les limites budgétaires qui s'imposent à nous sont très étroites.

Dès lors, il est absolument impossible de parler de budget en régression, en s'appuyant sur des comparaisons ahurissantes.

C'est vrai, nous faisons passer l'aide à l'investissement de 150 millions de francs à 135 millions de francs.

Mais, dans le même temps, nous augmentons de 160 millions de francs l'aide à l'emploi de marins français. Il y a donc, d'un côté, une diminution de 15 millions de francs et, de l'autre côté, une augmentation de 160 millions de francs. Le solde est nettement positif !

Lorsqu'un gouvernement qui ne portait pas les couleurs du gouvernement actuel a fait passer de 25 p. 100 à 35 p. 100 l'allègement des charges sur le pavillon TAAF, le ministre d'alors disait : « C'est une grande victoire pour la marine et les marins français. » Nous, nous proposons de passer de 35 p. 100 à 70 p. 100 !

Et certains parlent de régression ! Certes, le discours politique est totalement libre, mais, lorsque le propos est manifestement excessif, il en devient insignifiant ! (*Très bien ! sur les travées du RPR.*)

MM. de Catuelan, Régnauld, Bialski et Leyzour ont évoqué la Société nationale de sauvetage en mer. J'ai indiqué tout à l'heure qu'il y avait, dans l'espèce de jeu entre le Gouvernement et les assemblées parlementaires, quelque chose qui n'était pas tout à fait normal : chacun sait que les deux assemblées s'emploient à augmenter les crédits. Même s'il s'agit d'une tradition ancienne, on ne peut en être vraiment satisfait.

En ce qui concerne la loi littoral, vous avez indiqué, monsieur Régnauld, qu'elle était bonne dans son principe et qu'il fallait à tout prix la préserver, quitte à l'aménager. Vous auriez pu ajouter - et, pour avoir travaillé avec vous au sein de l'association des maires de France, je suis sûr que vous serez d'accord avec moi sur ce point - que les habitants et les élus locaux doivent être écoutés. Ce bien national qu'est le littoral doit pouvoir faire l'objet d'une sorte de droit d'appel national. Il est temps de tirer le bilan de cette loi. Un rapport est d'ailleurs en préparation.

Il conviendra que, dans le cadre de la modification de la loi relative à l'urbanisme, ensemble, nous adaptions la loi littoral, ici pour renforcer tel dispositif, là pour alléger tel autre, et surtout pour permettre l'expression des spécificités locales.

Je ne crois pas, par exemple, que la définition du hameau puisse être la même sur le littoral atlantique et sur le littoral méditerranéen, au bord d'un lac ancien et au bord d'un lac artificiel.

Nous devons ensemble faire en sorte que des contrats locaux, adaptés à chaque cas, viennent tempérer ce que la loi peut avoir de brutal, de sourd et d'aveugle. C'est à un travail d'affinement que nous devons procéder, dans le respect de l'esprit de ce qui demeure une excellente loi.

A MM. de Catuelan, Hamel et Bialski, qui ont évoqué la CGM, je rappellerai que cette entreprise a perdu beaucoup d'argent.

Il s'agit en fait de sauver la flotte française, dont la CGM constitue un élément essentiel.

Le travail qui a été accompli par son président actuel pour en permettre le redressement est tout à fait remarquable, et les mesures qui ont été prises par le Gouvernement sont venues appuyer ses efforts.

Je vous rappelle, monsieur Bialski, que la fusion entre la CGM et MDV était un projet du gouvernement précédent. Il ne s'agit nullement d'une privatisation.

Il est effectivement souhaitable d'unir la flotte de MDV à celle de la CGM. Malheureusement, MDV n'est pas en état de participer à une telle union. Le problème, aujourd'hui, c'est la sauvegarde de la CGM. Plus tard, il faudra s'efforcer d'agrandir cette flotte de manière qu'elle atteigne une taille telle que son avenir soit garanti. Tel est, en tout cas, la volonté très forte du gouvernement actuel.

J'indique à M. de Catuelan, espérant le rassurer, que l'Etat remboursera intégralement en 1994 la part maritime de la taxe professionnelle. Les crédits nécessaires ont été dégagés dans le cadre du projet de loi de finances rectificative qui sera prochainement présentée à la Haute Assemblée.

En ce qui concerne la desserte des ports, que MM. Régnauld et François ont évoquée, il est clair que le système actuel de répartition des responsabilités dans le Gouvernement constitue, j'y ai déjà fait allusion, un facteur favorable. La desserte des ports est une priorité et tout sera mis en œuvre pour l'assurer dans les années qui viennent.

MM. Régnauld et François ont également abordé la question de la mise au gabarit « B+ » de la ligne Paris-Le Havre. Je précise que les crédits relatifs à cette opération sont prévus au budget.

Quant à la route des estuaires, celle-ci fait l'objet d'une priorité nationale, rappelée par M. le Premier ministre. Elle bénéficiera, à ce titre, d'un effort particulier dans le cadre des contrats de plan ; ainsi sera-t-elle intégrée dans les « noyaux durs » indiqués aux préfets de région.

Par ailleurs, M. le Premier ministre a décidé qu'une enveloppe budgétaire supplémentaire de 1,65 milliard de francs serait consacrée aux trois grands axes prioritaires : la route des estuaires, la RN 88 et la RCEA. La répartition de ces crédits entre ces trois grands axes et les régions concernées est en cours.

S'agissant de la mise en œuvre des plans sociaux dans la manutention portuaire, 125 millions de francs supplémentaires ont été dégagés sur le budget de la mer au titre de la loi de finances rectificative. Je pense que MM. Régnauld et François peuvent ainsi être rassurés.

En ce qui concerne la liaison transmanche, l'effort budgétaire sera, à travers l'allègement de charges sociales et la dotation d'aide à la modernisation, supérieur de plus de 50 p. 100 à celui qui avait été accompli dans le budget pour 1993.

Notre objectif est bien d'apporter un soutien à l'ensemble des marins français, notamment sur la liaison transmanche, et ce n'est pas tel ou tel rapport de telle ou telle administration qui peut aller contre cette volonté de l'Etat.

Sur la question particulièrement délicate de la compagnie Sally Line, je rappelle que cette société de droit anglais à capitaux finlandais exploite la ligne de ferries entre Dunkerque et Ramsgate avec deux navires sous pavillon de libre immatriculation.

Je souhaite qu'une solution soit apportée dans les semaines qui viennent quant au problème des marins français de Sally Line. Elle interviendra en même temps que seront pris les textes d'application qu'implique le dispositif d'allègement des charges.

Monsieur Bialski, je vous indique que la réforme de la domanialité portuaire est prête, aussi bien pour les ports maritimes que pour les aéroports.

Si la réforme globale du code de la domanialité qu'envisage le ministère du budget intervient rapidement, je serai très heureux d'y intégrer la réforme de la domanialité portuaire. Sinon, je demanderai qu'on en permette l'étude séparée, mais avec un objectif identique : que l'on puisse vendre ce qui est une friche inutile, mais que, ailleurs, l'arrivée des entreprises ne mette pas en cause la propriété publique des sols, les ports devant garder la maîtrise des territoires à long terme. On peut, à cet égard, songer à ce qui s'est fait pour les abattoirs, les collectivités locales conservant la propriété publique des terrains.

Je reviens sur la manutention portuaire, à propos du port de Dunkerque, dont la situation préoccupe M. Bialski.

L'esprit de la loi de 1992 implique que les relations syndicales s'exercent dorénavant à deux niveaux : celui de la branche, où une convention collective est en cours de négociation, et celui de l'entreprise, en ce qui concerne la mensualisation des dockers.

Sortir de ce cadre, c'est faire fi de la loi qui a été votée. Nous ne pouvons l'accepter. Il est donc normal que la convention collective prévoie des discussions au niveau de l'entreprise. Pour notre part, nous avons la volonté d'appliquer cette réforme qui avait été mise au point par un précédent gouvernement.

A propos du problème du taux d'aide à la construction navale, M. Hamel a posé une question précise, concernant la décision de la Commission européenne. Sur ce dossier, je soutiens fermement la ligne suivie par mon collègue et ami Gérard Longuet qui est responsable de ce secteur ; je suis totalement sur la même longueur d'onde que lui.

J'espère que nous pourrions faire évoluer la Commission sur ce dossier effectivement important.

M. Emmanuel Hamel. Je partage votre espoir.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur Leyzour, vous dites n'avoir trouvé aucune trace d'une réelle volonté de s'attaquer aux difficultés, l'année même où nous divisons par deux les charges sociales de l'ensemble de ce secteur. J'avoue être pour le moins surpris.

Quand on entend dire que le budget prépare la remise en cause de l'ENIM, on se demande s'il est besoin de répondre de tels propos ? Le discours d'opposant systématique devrait avoir des limites ?

M. Félix Leyzour. Ce n'est pas de l'opposition systématique, et vous le savez bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Il est absurde de prétendre ne percevoir aucune action réelle en faveur des marins, l'année où les charges sont divisées par deux ; je le répète. Connaissez-vous un autre secteur qui soit traité ainsi ? Compte tenu de la volonté gouvernementale, je considère que c'est une insulte. Prétendre que nous pourrions remettre en cause les garanties sociales des marins et l'ENIM en est, à mes yeux, une seconde !

M. Félix Leyzour. Les marins jugeront.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Effectivement, ils jugeront. Nous venons de prendre une mesure fondamentale et historique. Je trouve donc que le sectarisme a des limites.

Monsieur Albert Pen, vous avez manifesté votre intérêt pour le problème de l'immatriculation des navires de commerce à Saint-Pierre-et-Miquelon. Je tiens à vous dire qu'il n'y a nullement - en tout cas dans mon esprit - de blocage par rapport à votre demande.

Vous savez que nous nous heurtons à un problème juridique. Vous partagez la conviction d'un certain nombre d'habitants de Saint-Pierre-et-Miquelon selon laquelle vous seriez dans le droit en prenant un certain nombre de mesures que nous croyons, nous, en l'état du droit, discutables.

C'est la raison pour laquelle le Conseil d'Etat a été saisi. Nous n'avons pas traîné pour le faire. Au contraire, j'ai agi tellement vite que le secrétariat général du Gouvernement m'a fait savoir que je n'avais pas cette compétence et qu'il fallait que deux ministres procèdent à cette saisine. Voilà qui explique le retard.

Nous attendons l'éclairage juridique du Conseil d'Etat pour pouvoir en discuter ensuite avec vous de manière très sérieuse et en prenant le maximum de précautions, mais, rassurez-vous, sans blocage intellectuel.

Il reste un autre point dont nous débattons ailleurs qu'à cette tribune et que je n'ai pas très bien saisi. Comment peut-on, à la fois, ne pas remettre en cause les garanties sociales des marins et sortir des garanties actuelles de l'ENIM pour arriver à un coût inférieur à celui qui existe aussi bien sur le pavillon national que sur le pavillon TAAF ? J'imagine que vous avez des idées sur ce sujet. Nous pourrions en débattre très sérieusement. Je sais l'importance que l'archipel accorde à ce problème.

Enfin, monsieur Pen, je me permettrai de transmettre votre question sur la pêche à mon collègue et ami Jean Puech.

En ce qui concerne le siège à l'OPANO, je vous avoue que je suis perplexe car je ne sais pas si cette question relève de mon ministère ou du ministère de M. Jean Puech. Quand j'aurai éclairci ce point, c'est-à-dire dans l'heure qui vient, soit je vous répondrai personnellement, soit je demanderai à mon collègue de le faire.

M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Catuelan, rapporteur pour avis, pour répondre au Gouvernement, en vertu de l'article 37 du règlement.

M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis. M. le président étant tenu de faire respecter des temps de parole très limités, il ne m'a pas été permis d'évoquer toutes les questions que je souhaitais aborder. Vous m'avez proposé, monsieur le ministre, de m'adresser à vos services afin qu'ils me répondent. Vous connaissant, je sais que vous serez attentif à ce qu'ils le fassent.

Monsieur le président, il est tout de même regrettable que, durant cette semaine, une application aussi stricte des temps de parole n'ait pas eu lieu. Cela aurait évité que nous disposions de si peu de temps.

Monsieur le ministre, vous avez parlé d'un pourcentage de 25 p. 100 à 30 p. 100 s'agissant du personnel navigant français : permettez-moi de vous dire que, sur un équipage de seize personnes, cela ne représente pas grand-chose ! Il nous faudra parvenir à des pourcentages plus conséquents. Je pense, d'ailleurs, que vous partagez ce point de vue puisque je crois vous avoir entendu évoquer un taux de 70 p. 100.

En ce qui concerne la taxe professionnelle, je n'ai pu que bredouiller quelques mots puisque c'est lorsque j'abordais cette question que l'on m'a coupé la parole. Je crois que vous n'avez pas compris que je vous approuvais et que j'essayais de vous suggérer une solution.

Je voulais également vous entretenir du cabotage.

Je prendrai contact avec vos services, afin de leur proposer de rétablir une ligne de cabotage du côté de Bordeaux. Celle-ci aurait des effets bénéfiques en permettant, notamment, d'embaucher du personnel.

Enfin, il y a le problème du pavillon Euros. Ce problème ne sera résolu que lorsque les douze pays de la Communauté européenne voudront bien arrêter des mesures communes. Tant que chacun édictera son propre règlement, cette question ne pourra pas trouver de solution. Incitons les pays de la Communauté à se réunir et à établir des règlements communs. Ainsi, on ne verra plus des marins britanniques embarquer sur des bateaux français, parce qu'ils sont moins chers que les marins français. *(Applaudissements sur les travées du RPR.)*

M. le président. Je rappelle au Sénat que les crédits concernant la mer, inscrits à la ligne « Equipement, transports et tourisme », seront mis aux voix demain, dimanche 28 novembre, à la suite de l'examen des crédits affectés au tourisme.

ÉTAT B

M. le président. « Titre III, moins 248 524 074 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur le titre III est réservé.

« Titre IV, 2 435 269 168 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur le titre IV est réservé.

ÉTAT C

M. le président. « Titre V. - Autorisations de programme, 10 465 963 000 francs.

« Crédits de paiement, 4 567 836 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur le titre V est réservé.

« Titre VI. - Autorisations de programme, 2 856 263 000 francs.

« Crédits de paiement, 1 428 450 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur le titre VI est réservé.

Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant la mer.

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

II. - TRANSPORTS

4. *Transports aériens.*5. *Météorologie.*

Budget annexe de l'aviation civile

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

4. Transports aériens ;

5. Météorologie (et article 60) et le budget annexe de l'aviation civile.

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, le contexte économique peu favorable, alors que l'industrie du transport aérien est confrontée à sa plus grave crise depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, a influencé les orientations retenues dans le projet de budget de l'aviation civile pour 1994.

La crise du transport aérien qui affecte les compagnies françaises et les constructeurs français appelle tout d'abord des solutions sur le front international.

La reprise du trafic aérien n'est pas à la hauteur des espérances.

Après la forte croissance enregistrée depuis 1985, et les effets de la guerre du Golfe sur l'année 1991, le trafic a connu une reprise modérée en 1992, avec des résultats qui dépassent ceux de 1990.

Les estimations de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, indiquent une progression de 5,8 p. 100 du trafic régulier total par rapport à l'année 1991, et de 3,7 p. 100 par rapport à 1990, en termes de passagers et fret, pour le trafic international et domestique.

Pour 1993, les premiers résultats connus ne montrent pas de reprise spectaculaire sur le plan mondial par rapport à 1992. Au cours des quatre premiers mois de 1993, le trafic total des 215 compagnies de l'IATA - International air transport association - a crû de 7 p. 100. Les compagnies de l'association des compagnies européennes, l'AEA, présentent une évolution similaire, mais avec une plus forte progression sur le trafic longue distance, notamment l'Atlantique Nord.

Cette reprise du trafic ne compense pas le fait que la plupart des compagnies ont été conduites, pour maintenir leurs parts de marché, à accepter une baisse considérable de leurs recettes unitaires.

Conséquence directe de ces résultats, les compagnies aériennes, poussées à revoir à la baisse leurs programmes d'investissements, ont annulé ou retardé le renouvellement ou le développement de leurs flottes. Le chiffre d'affaires des constructeurs aéronautiques a enregistré en 1992 sa première baisse depuis trente ans, entraînant des restructurations et des plans sociaux sans précédent.

Cette crise grave affecte particulièrement les transporteurs français.

Le groupe Air France se trouve dans une période difficile depuis 1989-1990. Ses résultats sont, en moyenne, inférieurs à ceux de ses principaux concurrents.

Dois-je rappeler que, parmi les grandes compagnies occidentales, le groupe Air France est l'une des deux seules compagnies à continuer à s'enfoncer dans le déficit

en l'aggravant, jour après jour, mois après mois, et la seule compagnie à perdre des parts de marchés ? Il existe donc bien un problème international né de l'ultralibéralisme, qui conduira à l'établissement des monopoles ou d'oligopoles et, par conséquent, à une augmentation des prix au détriment de l'ensemble des usagers, après des années de protectionnisme, lequel n'a pas toujours été favorable à la modernisation.

La situation du groupe Air France est l'illustration de ce qui peut arriver à un groupe soumis d'abord au protectionnisme, avec toutes ses conséquences négatives, et brutalement plongé ensuite dans l'ultralibéralisme, avec également toutes ses conséquences négatives. Le groupe subit l'addition des conséquences négatives des deux politiques successives.

Il est capital de convaincre enfin la Communauté européenne et, si possible, les organisations mondiales de la nécessité de mettre en œuvre une compétition maîtrisée, qui soit au service des hommes et qui ne mette pas les hommes au service de l'économie. Il est capital de parvenir à instituer une compétition loyale et saine dans le domaine du transport aérien.

Je rappelais au conseil des ministres européens, voilà deux mois, qu'il y a déjà une compagnie aérienne en Europe, qui se dit européenne - il est vrai qu'elle est petite - où pas un pilote n'est issu de la Communauté européenne et où pas un avion n'est réparé ni entretenu dans un pays des Douze. Le pavillon de complaisance est en train de naître dans le domaine aérien. Or nous savons bien qu'il existe entre le protectionnisme et l'ultralibéralisme l'espace de l'intelligence et l'espace de l'humain.

Dois-je rappeler que j'ai engagé depuis six mois une réflexion dans ce sens ? D'isolés que nous étions au premier Conseil des ministres à défendre cette thèse - nous n'étions que deux Etats sur les Douze - nous pouvons espérer être plusieurs lors de la présentation du mémorandum aérien du Gouvernement français lors du Conseil qui se tiendra à Bruxelles, lundi après-midi et mardi matin.

Il y a donc un combat européen et mondial ; et nous le menons depuis notre arrivée au Gouvernement. Mais il y a aussi un combat intérieur à mener ; au sein du groupe Air France. Si nous faisons plus mal que les autres, c'est qu'un problème interne doit être réglé.

M. Jacques Habert. Air France est en danger de disparition !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le redressement ne pourra s'opérer qu'autour d'un plan présentant un projet d'avenir pour le groupe et pour ses deux compagnies, et garantissant une indépendance de gestion et un respect des spécificités propres à chacune d'elles. Ce sera possible à condition d'entraîner les hommes et les femmes d'Air France et d'Air Inter. C'est ce qui est en cours.

Je pense que des questions me seront posées sur ce sujet. Je n'insisterai donc pas davantage pour le moment.

Quant au projet de budget de l'aviation civile pour 1994, il s'inscrit dans ce contexte international, mais il doit, bien entendu, tenir compte de la situation particulière des entreprises françaises.

Il comporte deux grandes parties.

La première est relative aux crédits de recherche et d'aide à la construction aéronautique, qui sont inscrits au budget général dans une section « transport aérien ».

Ces crédits s'élèvent à 2,290 milliards de francs en autorisations de programme et à 2,153 milliards de francs en crédits de paiement. Ces montants ne progressent pas par rapport à 1993 : en effet, si les autorisations de programme disponibles en 1994 sont en augmentation, le montant des crédits de paiement est en légère diminution.

Pourtant, s'agissant de l'aide aux programmes, l'Etat respecte la totalité de ses engagements. C'est vrai pour l'A 330, l'A 340, le Falcon 2000 et les moteurs CFM 56 ou GE 90.

En outre, la recherche en amont se voit fortement encouragée. Cette activité, qui détermine le maintien du savoir-faire et de la technicité des entreprises françaises, bénéficie d'un accroissement important des crédits qui lui sont affectés, soit 461 millions de francs en autorisations de programme et 387 millions de francs en crédits de paiement, contre 260 millions et 215 millions de francs en 1993.

La recherche d'aujourd'hui représente les exportations de demain, et le rôle de l'Etat est de permettre à des entreprises exemplaires de conserver leur potentiel de recherche.

Le budget annexe de l'aviation civile, qui retrace, depuis 1992, l'ensemble des crédits afférents aux missions de la direction générale de l'aviation civile, hors constructions aéronautiques, s'élève à 7 987 millions de francs, en progression de 5 p. 100 par rapport au budget initial de 1993.

Déduction faite de l'autofinancement - virement de la section exploitation à la section des opérations en capital - le total net s'élève à 7 025,8 millions de francs, en augmentation de 5,76 p. 100 par rapport à 1993.

Il s'agit d'une évolution modeste, comparée aux taux de progression qu'a connus le budget annexe ces dernières années, qui relève d'un souci d'adaptation à la conjoncture du transport aérien, et en particulier à la situation du groupe Air France.

Quatre éléments caractérisent le projet du budget.

On observe tout d'abord une maîtrise de l'évolution des tarifs des redevances de navigation aérienne et de contrôle technique pesant en premier lieu sur les compagnies aériennes.

Les tarifs seront révisés, en moyenne, de 1,6 p. 100, soit une diminution en francs constants.

L'évolution prévue des tarifs unitaires des redevances est de 1,9 p. 100 pour les redevances de navigation aérienne - route et services terminaux - et de 0 p. 100 pour la redevance de contrôle technique.

Après une mise en œuvre, au cours des dernières années, qui a pu entraîner de fortes évolutions des charges supportées par les compagnies aériennes - je pense notamment aux redevances pour les services terminaux et pour le contrôle technique - les produits des redevances correspondent, je tiens à le préciser, à la quasi-totalité des coûts des services rendus.

Il n'est pas prévu de modifier les taux de la taxe de sécurité et de sûreté, fixée à 10 francs pour les passagers nationaux et à 17 francs pour les passagers internationaux.

Compte tenu d'une croissance prévisible en volume de 5,5 p. 100 des redevances de navigation aérienne, les produits des redevances et de la taxe augmenteront respectivement de 7,4 p. 100 et de 3,8 p. 100, et ce malgré les mesures de limitation des hausses qui ont été adoptées.

Les compagnies étrangères représentent près de 70 p. 100 des recettes de la redevance de route et plus de 30 p. 100 de celles de la redevance pour les services terminaux. Cela mérite d'être rappelé.

La deuxième caractéristique de ce projet de budget découle de la première : le produit des redevances permettra de maintenir les investissements au niveau élevé de 1993. Ces investissements auront des retombées directes non seulement sur l'activité des secteurs concernés de l'industrie et du bâtiment, mais aussi sur la qualité du service fourni.

L'effort d'équipement de la navigation aérienne est maintenu, en 1994, à son niveau de 1993, avec une enveloppe de 1 400 millions de francs en autorisations de programme et de 1 140 millions de francs en crédits de paiement.

Les dotations affectées aux moyens de la formation des personnels navigants, comparables à celles de 1993, traduisent la volonté de l'aviation civile de préserver les compétences et de préparer dès maintenant les meilleures conditions pour faire face à la reprise de la croissance, de manière à éviter les effets pervers qui découleraient d'un arrêt brutal des recrutements.

Le projet de budget pour 1994 prévoit aussi la mise en œuvre de la dernière tranche du protocole de l'aviation civile de 1991, dont l'application a commencé à produire ses effets. La tendance observée en matière de retards dus au contrôle du trafic aérien, au départ des vols, est, depuis le début de 1993, une très nette amélioration. Sur 1 000 départs, 105 ont été retardés de plus de dix minutes, pour les six premiers mois de 1993, contre 180 en 1992. Le retard moyen, dû au contrôle, au départ des vols d'Air France et d'Air Inter a été divisé par deux en juin, juillet et août 1993, par rapport à la même période de l'année précédente.

Outre les renforts d'effectifs prévus par le protocole, quatre-vingt-dix emplois sont créés pour faire face au désengagement du ministère de la défense sur les aéroports de Bordeaux et de Strasbourg.

Enfin, le projet de budget prévoit un montant d'emprunt équivalent à celui de 1993. Il s'agit là, je le précise, d'un choix délibéré répondant au souci de maintenir un taux d'autofinancement du budget annexe supérieur à 50 p. 100 et à limiter l'endettement. Une augmentation trop forte de ce dernier aurait des conséquences sur le niveau des charges financières, ce qui ne pourrait que se répercuter sur les compagnies aériennes.

Le montant de l'emprunt inscrit en loi de finances doit être considéré comme un plafond ; l'emprunt réellement souscrit tiendra compte des besoins de financement et toute possibilité de désendettement sera bien évidemment utilisée.

Comme vous pouvez le constater, mesdames, messieurs les sénateurs, le budget annexe, après une période de croissance forte, entre dans une phase de consolidation. Il dispose des moyens nécessaires pour assurer ses missions au service du transport aérien.

Le passager du transport aérien, contrairement à celui d'autres modes de transport, contribue largement, par les redevances et la taxe de sécurité et de sûreté, au financement des infrastructures et à leur fonctionnement. Il importe donc que le budget de l'aviation civile s'adapte à la situation du transport aérien et aux besoins du passager.

S'agissant de la météorologie nationale, celle-ci voit ses crédits augmenter l'année de la transformation en établissement public.

Contrairement à ce que pourraient laisser croire les chiffres inscrits dans le document budgétaire, les moyens alloués à la météorologie, en 1994, ne baissent pas de près de 10 p. 100, mais augmentent de plus de 3 p. 100.

En effet, la baisse apparente des crédits n'est que le résultat de la transformation de la météorologie en établissement public à caractère administratif. Ce nouveau cadre de gestion, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1994, entraîne une série de mesures qui sont sans influence pour la charge de l'Etat, mais qui modifient la présentation des comptes. En particulier, la part « météorologique » des redevances de navigation aérienne, autrefois rattachée pour les deux tiers aux recettes du budget général, devient une recette du nouvel établissement, ce qui diminue d'autant les inscriptions budgétaires.

Il n'y a donc aucun désengagement de l'Etat dans ce secteur, qui, au contraire, est bien traité dans le cadre du projet de loi de finances pour 1994.

Ce traitement favorable se retrouve dans différentes dispositions.

La dotation liée aux satellites météorologiques – Météosat – progresse de nouveau fortement, passant de 197 millions de francs à 216,9 millions de francs, soit une hausse supérieure à 10 p. 100. Cette dotation permettra de couvrir à la fois les programmes en cours, le développement des satellites futurs et le remboursement des intérêts des emprunts et d'une partie du capital.

En ce qui concerne les mesures sociales, les personnels, dont la situation n'est en rien affectée par le changement de cadre de gestion – c'est bien évident – bénéficieront de la mise en œuvre des protocoles d'accord antérieurement conclus. Il s'agit notamment du classement indiciaire intermédiaire, qui s'applique au corps le plus nombreux, celui des techniciens de la météorologie.

Les mesures interministérielles de réduction des emplois ont été appliquées de façon modérée à la météorologie, puisque les suppressions ne portent que sur 29 emplois pour un effectif total supérieur à 3 800.

Pour ce qui est du fonctionnement, là encore, les mesures de réduction des moyens des administrations ont été appliquées avec mesure, compte tenu de la croissance des besoins, en particulier informatiques, propre à ce secteur à très haute technicité. Les mesures d'économies résultent notamment du regroupement des services en région parisienne, qui génère des économies de loyers.

Compte tenu de la croissance des recettes propres de la météorologie, le nouvel établissement public sera en mesure d'assurer son fonctionnement dans de bonnes conditions, et notamment de faire face aux dépenses liées à l'accroissement de la puissance de calcul, qui conditionne largement les progrès de la prévision. A cet effet, la météorologie se dote du plus puissant ordinateur installé en France : un Cray C-98.

S'agissant des investissements, ils s'élèvent en autorisations de programme, hors satellite Météosat, à 15 millions de francs hors recherche et à 11 millions de francs pour l'enveloppe recherche. Ces montants sont supérieurs à ceux qui sont effectivement disponibles en gestion pour l'année 1993. Ils permettront d'assurer le renouvellement normal des équipements et la poursuite des programmes, notamment celle, s'agissant de la recherche, des programmes relatifs à la recherche climatique.

Il faut noter que les opérations en cours seront soldées sur l'actuel chapitre du budget général, qui sera doté en crédits de paiement à cet effet, alors que les opérations nouvelles seront financées par le budget du nouvel établissement.

En conclusion, la réforme de la météorologie permettra à cette dernière de se doter des moyens qui éviteront une trop grande attaque de ses positions dans le domaine privé ; un retour des informations données gratuitement à l'ensemble de l'Europe sera assuré par un canal privé payant. La météorologie pourra donc poursuivre son œuvre et continuer, compte tenu de son extrême qualité, à être une chance pour notre pays. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

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

M. Ernest Cartigny, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, pour l'aviation civile. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'ensemble des crédits affectés à l'aviation civile, en 1994, représentent un peu plus de dix milliards de francs répartis en trois postes d'inégale importance : le budget annexe de l'aviation civile, le BAAC, qui est, en première approximation, le budget du contrôle aérien et de l'administration ; les crédits des transports aériens, qui sont des crédits de construction aéronautique ; enfin, les crédits de météorologie.

J'observe que le budget annexe de l'aviation civile ne donne aucune subvention aux compagnies aériennes. C'est la raison pour laquelle je limiterai mon propos aux seules questions budgétaires, laissant à mon collègue, M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, le soin de traiter les questions de transport aérien proprement dites. Il s'agit là d'un partage que je crois satisfaisant entre la commission des finances et la commission saisie pour avis.

Le groupe d'étude de l'aviation civile du Sénat, que je préside, aura d'ailleurs, dans quelques semaines, à revenir sur l'état des transports aériens français, dont le moins que l'on puisse dire est qu'il est extrêmement préoccupant.

Le budget annexe de l'aviation civile constitue l'épine dorsale des crédits consacrés à l'aéronautique. Depuis sa création, en 1992, ses crédits ont connu une progression impressionnante : 5,7 milliards de francs en 1992, 6,6 milliards de francs en 1993, 7 milliards de francs en 1994, soit, de nouveau, une augmentation de 5,8 p. 100.

Cette évolution peut surprendre, dans un contexte de stagnation budgétaire et de crise du transport aérien, et mérite quelques éclaircissements.

Tout d'abord, la création du budget annexe a permis à l'Etat d'opérer à moindre frais une débudgétisation de grande envergure, c'est-à-dire de faire financer par ce budget annexe des crédits qui auraient dû l'être par le budget général. Je reviendrai sur ce point dans mes observations.

Ensuite, contrairement à ce que l'on peut croire, l'évolution des ressources du budget annexe est relativement indépendante de la situation économique de notre pays et de nos compagnies.

Il faut en effet savoir que plus des trois quarts des recettes propres du budget annexe de l'aviation civile proviennent de la redevance dite « de route » et que 50 p. 100 de cette redevance sont payés par des compagnies dont les appareils ne font que survoler l'espace aérien français, sans se poser sur notre territoire. Ainsi, même si le trafic intérieur est stable, nous bénéficions d'une augmentation de cette redevance en raison de la progression des trafics internationaux.

Le trafic transatlantique entre les Etats-Unis et l'Europe centrale et orientale a beaucoup augmenté. Cette hausse a surtout profité à l'espace aérien français, et ce pour des raisons essentiellement géographiques.

C'est ce qui explique que le projet de budget pour 1994 se fonde sur une hypothèse de croissance de plus de 5,8 p. 100 liée à une augmentation de recettes propres de 7,6 p. 100.

Mes chers collègues, après cette observation technique, qui me paraissait nécessaire pour éclairer l'évolution du projet de budget de l'aviation civile, j'examinerai brièvement les crédits, vous renvoyant à mon rapport écrit pour les données chiffrées.

Parmi les mesures nouvelles, on peut noter, d'une part, une augmentation sensible des effectifs, liée, pour l'essentiel, à l'application du protocole de 1991 relatif au contrôle aérien, et, d'autre part, une majoration significative de la contribution de la direction générale de l'aviation civile, la DGAC, à l'établissement « Aéroports de Paris ». Il s'agit, en fait, de rétablir une sorte de vérité des coûts, puisque, jusqu'à présent, la DGAC percevait une partie des redevances pour le compte de l'établissement « Aéroports de Paris » sans lui reverser la totalité de ce qu'elle percevait. Cette ponction avait été relevée par la Cour des comptes, et le projet de budget pour 1994 prend acte de cette régularisation.

Le bon niveau de ressources propres permet de garantir un autofinancement très convenable, à hauteur de 55 p. 100.

Les autres chiffres sont cités dans mon rapport écrit.

Ce projet de budget appelle, de la part de la commission des finances, quelques observations critiques.

En effet, la création, en 1992, d'un budget annexe de l'aviation civile, héritier de l'ancien budget annexe de la navigation aérienne, n'a pas entraîné, loin s'en faut, toutes les conséquences positives que l'on pouvait en attendre.

Mes observations porteront en premier lieu sur le financement.

Un certain nombre de dérives prévisibles se sont confirmées.

La première dérive est constituée par le recours à l'emprunt. Ce dernier est la justification principale et l'intérêt même de la création d'un budget annexe : quand les recettes propres sont insuffisantes, les dépenses d'investissement peuvent être financées par l'emprunt.

Le budget annexe a largement utilisé cette faculté, et les charges d'emprunt sont désormais importantes. Les seuls intérêts représentent aujourd'hui 215 millions de francs, soit 4 p. 100 des dépenses de fonctionnement, c'est-à-dire l'équivalent des trois quarts des crédits consacrés à la formation aéronautique.

La deuxième dérive est le désengagement budgétaire de l'Etat. Ce désengagement s'est opéré par deux voies distinctes.

D'une part, il s'est traduit par la débudgétisation, c'est-à-dire par le financement par le budget annexe de dépenses qui devraient normalement être financées par le budget général et qui, par conséquent, alourdiraient les dépenses civiles de l'Etat.

Compte tenu des mesures nouvelles associées aux dépenses transférées sur le budget annexe de l'aviation civile, on peut estimer que la débudgétisation porte sur un montant important, voisin de un milliard de francs. Ce transfert allège d'autant les dépenses du budget général.

D'autre part, on a observé un désengagement direct de l'Etat par la voie de la diminution, prévisible d'ailleurs, de la subvention d'équilibre, qui est passée de 265 millions de francs, cette année, contre 305 millions de francs, en 1991.

La troisième dérive est le manque d'harmonie entre les Etats.

L'éclatement des systèmes de contrôle aérien, bien connu des pilotes, a pour corollaire l'éclatement des financements, générateur d'une fragmentation de l'espace aérien.

La situation déjà dénoncée par la Cour des comptes, voilà trois ans, s'est aggravée. Les taux unitaires de la redevance de route, qui est la principale recette du budget annexe de l'aviation civile, sont plus éclatés que jamais entre les différents pays.

Je donne les chiffres dans mon rapport ; ils sont tout à fait particuliers. Est-ce ainsi que l'on construit l'Europe ?

J'en viens maintenant aux dépenses. Sur ce point, les améliorations attendues ne se sont pas manifestées.

La première amélioration concernait la lisibilité des comptes.

On ne peut que déplorer une excessive agrégation des comptes ne facilitant pas la lecture et, par conséquent, l'appréciation du budget. C'est notamment le cas pour les recettes. Pour une raison inexpliquée, la répartition des recettes entre « redevance de route » et « redevance pour services terminaux » a disparu à compter du projet de loi de finances pour 1991 ; elle a laissé la place à une seule ligne globalisée dite « redevance de navigation aérienne ».

Pour une autre raison inexpliquée, la taxe de sécurité-sûreté, qui avait pourtant fait l'objet d'une attention particulière de la part des parlementaires, n'apparaît dans les documents budgétaires que sous la forme d'une « recette affectée ».

S'agissant des dépenses, on peut déplorer un amalgame identique. C'est le cas des dépenses en capital consacrées aux bases aériennes, qui portent pourtant sur 275 millions de francs.

La seconde amélioration attendue avait trait à la réorganisation des services et de la gestion du personnel de navigation aérienne.

Depuis le premier protocole de 1988, les effectifs ont évolué de 7,6 p. 100, soit 687 emplois supplémentaires, toutes catégories confondues. Le nombre des personnels techniques a augmenté de plus de 15 p. 100, ce qui représente 942 emplois supplémentaires.

Depuis trois ans, les budgets successifs de l'aviation civile sont sous l'emprise de l'application du protocole du 10 juillet 1991, qui a réformé les structures des différents corps des techniciens de l'aviation civile. Cette réforme est incomplète. Le système indemnitaire demeure incroyablement complexe : on compte trente indemnités différentes, dont une « indemnité spécifique d'utilité » et diverses « primes d'activité » et de « surcharge ».

Je vous en citerai quelques-unes, très peu, car je n'ai pas beaucoup de temps : prime de technicité des ingénieurs, prime d'activité des ingénieurs - à croire que certains sont inactifs ! - prime de surcharge, prime de haut niveau et haute technicité des ingénieurs, prime de technicité, prime d'exploitation, indemnité spéciale de qualification, prime d'évolution des qualifications, prime de qualification informatique - prime de fonction informatique et indemnités horaires spéciales informatiques. Comme vous le voyez, la liste est longue, je ne l'ai que parcourue.

Les vives critiques formulées par la Cour des comptes en 1991 n'ont donc pas toutes été suivies d'effet.

En outre, les indicateurs de résultat, notamment les indicateurs de régularité, n'incitent pas à une quelconque clémence vis-à-vis de ce système qui a fait les preuves de son insuffisance.

Vous allez peut-être me dire que cela s'améliore en 1993. Mais après une telle dégradation, ce n'est pas satisfaisant. Je rappelle les chiffres : 11 000 vols retardés en 1987, 30 000 en 1989, 100 000 en 1991, 182 000 en 1992. Encore ne s'agit-il que des seuls vols retardés au départ de France et pour des motifs liés au contrôle aérien, qui ne sont responsables que de la moitié seulement des retards.

En conclusion sur le budget annexe de l'aviation civile, je dirai qu'un effort de clarification me paraît s'imposer : l'adéquation entre les financements et les dépenses du budget annexe me paraît tout à fait incertaine.

Cette question ne se pose pas en termes d'équilibre puisque, par nature, le budget annexe est nécessairement équilibré. En effet, lorsque les ressources propres sont insuffisantes, cet équilibre est atteint par le recours à l'emprunt et/ou par une subvention du budget général. Cette question se pose plutôt en termes d'opportunité : les recettes du budget annexe de l'aviation civile sont-elles affectées à des dépenses de transport aérien ? Là est toute la question.

Ce qui serait impossible, et même interdit, dans le budget général, est autorisé dans un budget annexe. L'affectation des recettes à un certain type de dépenses est même l'une des justifications majeures de la création d'un budget annexe.

Or la part déterminante que prennent les compagnies étrangères dans le financement du budget annexe doit, notamment, imposer une rigueur extrême dans la gestion des comptes et une sélection des dépenses, afin de limiter celles-ci non pas aux dépenses d'intérêt général, mais aux seules actions qui relèvent de l'aviation civile.

Monsieur le ministre, cette question a été évoquée lors de votre audition par la commission des finances le 21 octobre dernier, et vous en étiez d'accord, me semble-t-il.

Pourtant, il n'est nullement certain que ces principes soient parfaitement respectés dans le cas du budget annexe. On peut même émettre l'hypothèse que le caractère relativement indolore de la pression fiscale sur les compagnies et sur les usagers du transport aérien soit mis à profit pour financer des dépenses qui n'ont qu'un lien distendu avec le transport aérien ou avec les opérations qu'elles sont censées financer.

L'exemple le plus frappant, même s'il est anecdotique, est certainement celui de la taxe de sécurité-sûreté qui finance aussi très largement les constructions de logements des gendarmes et de la police de l'air et des frontières.

Cela s'appelle un transfert de charges. Les compagnies aériennes doivent-elles payer les logements des gendarmes et de la police ? Il convient, me semble-t-il, d'étendre cet exemple à l'ensemble du budget annexe.

Les chiffres sur le financement du budget annexe doivent être rappelés.

Les compagnies - tous pavillons confondus - financent 80 p. 100 du budget annexe de l'aviation civile ; cette part augmente, tandis que le financement par le budget général diminue, nous l'avons vu tout à l'heure.

Les compagnies étrangères financent 50 p. 100 du budget annexe de l'aviation civile française.

Enfin, les seuls survols de la France par des compagnies étrangères représentent 31 p. 100 du budget annexe de l'aviation civile.

On observera que les compagnies étrangères - et leurs passagers - financent plus des trois quarts des seules dépenses de navigation aérienne.

On observera aussi que les compagnies françaises et étrangères - et leurs passagers - financent largement plus que les seuls services qui leur sont directement rendus au titre de la navigation aérienne. En effet, les compagnies versent 5,67 milliards de francs, alors que les dépenses de navigation aérienne s'élèvent à 4,43 milliards de francs.

Il conviendrait d'examiner poste par poste, chapitre par chapitre, ce qui ressort strictement de l'aviation civile, qui pourrait être financé par les compagnies, et ce qui ressort soit d'actions régaliennes de l'Etat, soit d'actions - écoles, centres de formation, etc. - qui pourraient être transférées au secteur privé. Un contrôle sur pièces et sur place, qui sera entrepris en 1994 à mon initiative, apportera sans doute d'utiles informations à cet égard.

Le rapport de la Cour des comptes de 1991 relatif à la direction générale de l'aviation civile ne soulignait-il pas ceci : « Ces critiques devraient conduire à un réexamen d'ensemble de l'organisation de la direction générale de l'aviation civile : pour l'accomplissement de chacune des missions, celle-ci intervient à la fois par l'exercice de pouvoirs régaliens et par la fourniture de prestations destinées aux usagers du transport aérien pouvant donner lieu au paiement d'un prix. Or il est contestable de faire assurer à l'administration la production et la fourniture de services aux usagers.

« Déchargée d'une part importante de ses tâches de gestion, la direction générale de l'aviation civile pourrait assumer avec plus d'autorité ses pouvoirs réglementaires et se concentrer sur l'accomplissement de ses missions relatives à l'administration des droits nationaux en matière de transport aérien, aux relations avec les constructeurs et à l'équipement et au fonctionnement des aéroports. »

Que penser alors, monsieur le ministre, de la création toute récente de ce GIE, dénommé « groupement pour la sécurité de l'aviation civile », constitué à parité par la direction générale de l'aviation civile, la DGAC, administration d'Etat, et le bureau Véritas, entreprise privée ?

Ce GIE, créé dans la plus grande discrétion et sans qu'à aucun moment le Parlement n'ait eu à en connaître, devient la seule entité chargée, notamment, du contrôle des aéronefs à l'entretien et à l'entretien, de l'établissement et du renouvellement des certificats de navigabilité. Mais n'assistons-nous pas à un nouveau mélange des genres qui nous éloigne un peu plus d'une simplification de l'organisation des autorités de navigabilité françaises ?

Pour toutes ces raisons, la commission des finances n'a pas été jusqu'à recommander l'adoption de ce projet de budget. Elle s'est contentée de laisser les crédits du budget annexe de l'aviation civile à l'appréciation du Sénat.

Pourtant, je ne doute pas, monsieur le ministre, que vous pourrez nous éclairer et atténuer nos réticences.

J'en viens aux crédits affectés à l'aviation civile qui se trouvent dans le budget général.

Le second volet de ce budget concerne, en effet, les crédits du transport aérien qui sont, en réalité, des crédits de construction aéronautique. Ils s'élèvent à 2,33 milliards de francs, ce qui représente une baisse de 9 p. 100 par rapport à 1993.

Dans l'ensemble, cette baisse est conforme au rythme de développement des programmes. Il fallait surtout faire attention, cette année, aux crédits de recherche.

Comme vous le savez, mes chers collègues, l'accord partiel du GATT sur l'aéronautique limite le système européen des soutiens directs, mais autorise les soutiens indirects par le biais des crédits de recherche.

Les industriels avaient été particulièrement inquiets, l'année dernière, car ils craignaient, à juste titre, que l'Etat, face à ses difficultés financières, ne se retire complètement du soutien à l'aéronautique, c'est-à-dire qu'il supprime les avances aux programmes sans les compenser par des subventions en amont. On avait même constaté une chute spectaculaire des crédits de recherche qui augurait mal de l'avenir.

Le projet de budget pour 1994 rétablit un peu l'équilibre et revient à la situation de 1992, avec un volume de crédits de recherche de 461 millions de francs.

Cependant, ce sursaut relatif en 1994 n'est pas suffisant pour envisager l'avenir dans de bonnes conditions.

D'une part, il fait suite à de très mauvaises années, aggravées de surcroît par des annulations de crédits en cours d'année, qui ne sont jamais rattrapées.

D'autre part, il permet de réduire les avances, c'est-à-dire les systèmes classiques de soutien à l'aéronautique, avant même que les Etats européens aient été dans l'obligation contractuelle de renoncer à ce système. Ce découplage paraît peu opportun : au moment même où s'engage une négociation capitale sur le GATT, ne pas utiliser les moyens légitimement accessibles équivaut à envoyer un signal que les Européens renoncent, d'eux-mêmes, à leur système d'aide.

Enfin, des divergences d'interprétation graves se sont fait jour à propos de l'accord de juillet 1992 sur le montant des aides en faveur de la recherche.

Ces divergences sont particulièrement graves pour l'avenir, car l'écart ne peut que se creuser entre l'Europe qui, en crédits de recherche, est loin d'atteindre la limite à laquelle elle a droit, et les Etats-Unis, qui la dépassent déjà.

Pouvez-vous nous apporter des précisions à ce sujet, monsieur le ministre ?

Traditionnellement, la commission des finances suit de très près l'évolution des remboursements des avances. Les ventes de l'A 320 ont généré une hausse spectaculaire des remboursements, qui sont passés de 666 millions de francs en 1991 à 1,4 milliard de francs en 1992. Ces remboursements sont, désormais, très supérieurs aux avances de l'Etat à de nouveaux programmes, dont certains sont, de surcroît, déjà financés sans apport de l'Etat.

Je terminerai par la météorologie transformée en établissement public administratif.

Si la gestion financière sera certainement améliorée par cette modification, la transparence budgétaire n'en sort pas renforcée, puisque les crédits de météorologie se limitent désormais, monsieur le ministre, à l'inscription de deux lignes générales : subventions de fonctionnement et subventions de recherche.

Sans doute rebuté par une technicité inaccessible, personne ne s'est vraiment intéressé à ce service qui représente pourtant une dépense de plus de 1 milliard de francs. La transformation en établissement public n'améliore pas cette situation.

L'article 60 du projet de loi de finances pour 1994 tire les conclusions, sur le plan fiscal, de cette transformation ; je n'ai pas à y revenir.

En conclusion, au nom de la commission des finances, je vous propose, mes chers collègues, après avoir laissé à votre appréciation les crédits du budget annexe de l'aviation civile dans l'attente de la réponse de M. le ministre, d'adopter les crédits du transport aérien et de la météorologie pour 1994. (*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. Mes chers collègues, nous allons interrompre maintenant nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures trente.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures trente, est reprise à vingt et une heures trente, sous la présidence de M. Yves Guéna.)

PRÉSIDENCE DE M. YVES GUÉNA vice-président

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi concernant le transport aérien, la météorologie et l'aviation civile.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, pour l'aviation civile et le transport aérien. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il y a eu des périodes fastes où suivre les dossiers de l'aviation civile et du transport aérien présentait à l'évidence un caractère agréable, car la situation était satisfaisante. Malheureusement, l'époque que nous vivons actuellement est d'une tout autre nature.

A l'examen de la situation économique de l'ensemble du secteur, on constate que la crise sévit quasiment partout. Cette crise est mondiale ; tous les pays sont atteints.

Elle est aussi générale. Le marasme du transport aérien rejaillit sur l'industrie aéronautique qui, à son tour, connaît des déficits à répétition et se trouve contrainte de procéder à des révisions déchirantes, à des compressions de personnels.

Au plan international, ce phénomène avive les oppositions d'intérêts et hypothèque l'aboutissement des négociations commerciales conduites dans ce secteur.

Ainsi, l'accord aérien franco-américain de 1946, dénoncé l'an dernier par la France, est toujours en cours de renégociation ; l'accord aéronautique signé en juillet 1992 par les Etats-Unis et la Communauté économique européenne est maintenant remis en cause par la nouvelle administration américaine, et cela attise, bien évidemment, les inquiétudes de nos avionneurs.

En France, la quasi-totalité des entreprises publiques de transport aérien et de l'aéronautique sont touchées. Le secteur privé n'est pas non plus épargné.

Avec quelque 11 milliards de francs de pertes cumulées en quatre ans et un endettement supérieur à 25 milliards de francs, la compagnie Air France apparaît aujourd'hui menacée dans son existence même. Au vu du niveau de son chiffre d'affaires, et en simplifiant la situation, on peut dire aujourd'hui que chaque fois qu'Air France vend pour 1 000 francs de billets, elle perd 100 francs.

Air Inter, la compagnie domestique, connaît elle aussi des déficits, certes moins impressionnants que ceux de sa maison mère, mais néanmoins pour la quatrième année consécutive.

Enfin, les résultats négatifs enregistrés depuis deux ans par Aérospatiale et la SNECMA révèlent cruellement le manque de fonds propres de ces grandes sociétés.

Dans ces conditions, il n'est pas étonnant qu'au sein de ces branches de l'économie le désarroi social s'accroisse. Les grèves qui ont paralysé le trafic aéroportuaire au cours du mois d'octobre ont à l'évidence contribué à aggraver la situation.

Notons tout d'abord que l'image de la France en ce domaine et à l'extérieur de nos frontières a été considérablement dégradée par cet événement, compte tenu notamment de sa reprise intensive par les grands médias étrangers.

Pour la compagnie Air France, les pertes nettes que ces grèves ont occasionnées s'élèvent à 900 millions de francs. Mais elles doivent aussi être comprises comme un appel au secours des salariés des compagnies aériennes publiques.

Les demandes des industriels du secteur aérospatial y font d'ailleurs écho. Ils ont récemment réclamé que l'Etat apporte un soutien à leurs exportations, faute de quoi ils ne pourraient pas continuer à faire face à la concurrence.

Dans ce paysage économique dévasté, seul Aéroports de Paris, et, dans une moindre mesure, les aéroports de province font figure d'exceptions heureuses. La bonne santé d'Aéroports de Paris ne devrait d'ailleurs pas amener à interdire toute évolution de ses recettes, notamment celles qui proviennent des redevances aériennes. L'établissement public est en effet engagé dans une vive compétition avec les autres grandes plates-formes du continent pour la domination du marché aéroportuaire européen du XXI^e siècle. Sa situation géographique, son programme d'investissement font qu'en fait Aéroports de Paris connaît une situation tout à fait privilégiée quant à l'avenir. Les investissements sont considérables, leur réalisation ne doit donc pas être entravée.

Par ailleurs, il apparaît nécessaire que les modalités d'application des accords de Schengen soient stabilisées et clarifiées quelque temps avant leur application, afin de permettre à l'entreprise d'être effectivement en mesure de les mettre en œuvre.

Il est vrai que des modifications qui interviennent à intervalles relativement rapprochés - de huit, voire six mois - interdisent à toute entreprise de cette nature de respecter aussitôt les accords de Schengen, et donc les obligent à modifier sans cesse les dispositions qu'elles prennent.

Il serait également souhaitable que soit confirmé dans les meilleurs délais, monsieur le ministre, qu'en dépit du transfert à Aéroports de Paris du contrôle des passagers avant embarquement, c'est toujours l'Etat qui est responsable en cas d'accident résultant d'une défaillance de ce contrôle. C'est un problème juridique de fond qu'il serait nécessaire de clarifier.

Depuis son entrée en fonction, le Gouvernement a entrepris de traiter, avec détermination, tous les problèmes qui se posent. Souvent, leur gravité actuelle résulte, il faut le dire, de l'inertie passée.

La première illustration en est fournie par le mémorandum sur le transport aérien européen que vous avez déposé récemment, monsieur le ministre. Il prévoit des dispositions à la fois audacieuses et réalistes pour répondre à la crise qui affecte ce secteur.

Je souhaite profondément que, sur ces sujets essentiels, la voix de la France puisse être entendue à Bruxelles.

Malgré les quelques ombres que mon éminent collègue M. Cartigny, rapporteur spécial de la commission des finances, a signalées, les crédits inscrits au titre de l'aviation civile et du transport aérien administrent une preuve supplémentaire de cette forte volonté gouvernementale de redresser la situation. Monsieur le ministre, nous vous remercions de l'avoir dit avant la suspension de la séance, avec force et conviction.

La commission des affaires économiques et du Plan se réjouit, notamment, que le projet de budget annexe de l'aviation civile pour 1994 prenne largement en compte la situation difficile du transport aérien. Ainsi même s'il est prévu que les recettes aient un produit plus élevé en 1994 qu'en 1993, les tarifs des redevances de navigation aérienne progressent moins vite que le taux prévisible de l'évolution des prix. En outre, les taux de la taxe de sécurité et de sûreté sont maintenus sans augmentation.

L'évolution des crédits dits des « transports aériens », et qui sont, pour l'essentiel, affectés à la construction aéronautique, est conforme aux souhaits exprimés à plusieurs reprises par la commission saisie pour avis. En raison des controverses commerciales entretenues par les Etats-Unis, elle est, en effet, convaincue qu'il convient, davantage que par le passé, de soutenir l'effort de recherche précompétitive des entreprises du secteur.

J'avais moi-même attiré l'attention de votre prédécesseur, monsieur le ministre, plusieurs mois avant le changement de gouvernement, sur cet état de chose. Je n'avais pas obtenu de réponse. J'en ai une aujourd'hui qui me satisfait tout à fait, et je suis persuadé que la commission vous en donnera acte avec optimisme. On constate dans ce budget - c'est un autre motif de satisfaction - que les dotations consacrées aux études et recherches de base passent de 215 millions de francs dans le fascicule « Transports » de la loi de finances initiale pour 1993 à 380 millions de francs dans le projet de loi que nous examinons, soit une hausse de 76 p. 100 en un an.

Un autre motif de satisfaction réside dans la constatation, en 1993, pour la première fois depuis longtemps, d'une amélioration de la régularité du trafic au départ des aéroports français. Vous avez vous-même rappelé tout à l'heure que, pour une même période, on était passé de 180 retards à plus de 10 minutes à 105 retards seulement à plus de 10 minutes, alors que le nombre de vols diminuait seulement de 1 p. 100. Cependant, la conjoncture étant ce qu'elle est, les motifs de préoccupation sont malheureusement plus nombreux aujourd'hui que les motifs de satisfaction.

Tout d'abord, la situation dramatique que connaît Air France est, bien évidemment, la première source d'inquiétude. Mais je ne m'appesantirai pas sur ce point, car, d'une part, le rapport écrit en traite de manière détaillée et, d'autre part, vous avez vous-même développé ce sujet dans votre propos introductif, monsieur le ministre.

J'exprimerai simplement à cette tribune la conviction qu'il est essentiel pour l'avenir de la compagnie que les fils du dialogue social interne soient solidement renoués. Air France vient de traverser des heures pénibles, tout particulièrement éprouvantes pour les cadres sur le terrain, et la priorité doit aujourd'hui être donnée à la reconstitution d'un fort esprit d'entreprise. Son salut en dépend.

La cohérence réaffirmée et renforcée de l'ensemble du groupe doit y contribuer, vous l'avez rappelé tout à l'heure, et, avec vous, la commission des affaires économiques exprime le même souhait.

Je profite d'ailleurs de l'occasion et de cette tribune, monsieur le ministre, pour prendre acte qu'Air France vient de se doter d'une nouvelle équipe de direction volontairement réduite en nombre pour obtenir plus de dynamisme, plus d'efficacité, plus d'agressivité commerciale. La commission et son rapporteur formulent des vœux à l'adresse de la compagnie pour que cette restructuration, cette nouvelle organisation soit couronnée de succès.

La capacité de l'Etat à poursuivre la nécessaire recapitalisation de la SNECMA et à assurer celle, non moins indispensable, d'Aérospatiale est un autre sujet d'interrogation.

La préoccupation sur laquelle la commission saisie pour avis a souhaité mettre l'accent au cours des présents débats concerne l'avenir d'Air Inter et la politique aérienne d'aménagement du territoire.

A compter de 1997, l'achèvement du processus de libéralisation du transport aérien communautaire va soumettre Air Inter à une concurrence généralisée dont elle était, jusqu'à maintenant, partiellement protégée. En contrepartie des missions de service public qui lui sont attribuées, notamment en matière d'aménagement du territoire, la compagnie dispose en effet sur les lignes qu'elle dessert d'un quasi-monopole qui ne pourra subsister au-delà de 1997.

Pour la préparer à cette échéance décisive il a été décidé, à la mi-octobre, qu'elle serait habilitée à desservir un plus grand nombre de liaisons internationales court et moyen courrier, ainsi que vous l'avez annoncé lors de la réunion du conseil supérieur de l'aviation marchande à laquelle j'assistais, en octobre dernier. La commission se réjouit de cette décision, qu'elle avait préconisée l'an dernier. Parallèlement, il a été décidé d'ouvrir à un autre transporteur qu'Air Inter les lignes Orly-Marseille et Orly-Toulouse, à compter d'avril 1995 pour la première et d'avril 1996 pour la seconde.

A première vue, une telle stratégie paraît présenter l'avantage d'éviter de déstabiliser la compagnie intérieure, tout en lui permettant de commencer à se mesurer pleinement à la réalité de la concurrence aérienne.

Elle tend également à favoriser, avant 1997, l'affermissement d'autres compagnies françaises sur des lignes intérieures à fort trafic, ce qui peut permettre, à terme, de dissuader des transporteurs étrangers de s'installer sur ces mêmes lignes. Sur le plan des principes, une telle politique ne peut donc qu'être approuvée.

Toutefois, les modalités concrètes de mise en œuvre soulèvent un certain nombre de questions. Il s'agit principalement de savoir si Air Inter pourra affronter cette concurrence anticipée comme une entreprise du secteur concurrentiel, ou si elle devra y faire face avec ses obligations actuelles que seul le monopole permet d'équilibrer.

En bref, avant et après 1997, Air Inter se verra-t-elle imposer un handicap dans la course aux parts de marché ? Dans l'affirmative, quelle sera l'importance de ce handicap ?

Il faut, en effet, avoir bien présent à l'esprit que les deux lignes qu'il est prévu d'ouvrir à la concurrence avant 1997, à savoir Orly-Marseille et Orly-Toulouse, sont les plus rentables de la compagnie. Avec la ligne Paris-Nice, elles représentent globalement 40 p. 100 de son trafic total.

Il est important de savoir, dès maintenant, si la compagnie sera autorisée à renégocier avec Airbus Industrie la livraison des A 330, qui devraient être mis à sa disposition avant la fin de 1997 pour être affectés sur les lignes d'Orly-Marseille et d'Orly-Toulouse.

Dès lors qu'une partie de ce trafic sera captée par un concurrent, les A 330 semblent être surdimensionnés pour l'exploitation de ces dessertes et, par voie de conséquence, une source de pertes financières au cours de la période durant laquelle ils auraient dû assurer des bénéfices qui, eux-mêmes, auraient permis leur amortissement. Tel était, en tout cas, le schéma préalable qui avait été retenu par la compagnie Air Inter.

Avant 1997 – il s'agit d'un autre point essentiel – Air Inter sera-t-elle laissée libre, si besoin était, de fermer certaines de ses lignes déficitaires dans la mesure où la réduction de ses excédents sur les deux destinations précitées ne la mettrait plus en état de faire face à la totalité des pertes engendrées par la partie non rentable de son réseau ? Qu'en sera-t-il après 1997 ?

Enfin, si la compagnie ne pouvait adapter ni sa flotte ni son réseau avant l'échéance de la libéralisation communautaire, à quels moyens pourrait-elle recourir pour équilibrer ses comptes ?

Recourra-t-elle à l'augmentation de ses tarifs pour les lignes restant sans monopole, à l'endettement pour combler des déficits qui ne manqueraient pas de se creuser profondément ou à l'aide de l'Etat ?

Procédera-t-elle à la réduction de ses coûts de production ? Dans cette hypothèse, s'agira-t-il de ceux qui peuvent être réduits par une amélioration de la productivité des personnels ?

Des marges semblent exister, mais elles devraient être utilisées prioritairement pour mettre la compagnie au niveau de ses compétiteurs potentiels et non pour combler des déficits artificiels, sauf à prendre le risque de conflits sociaux.

S'agira-t-il alors de réduire les coûts résultant de l'indétermination de la flotte à la nouvelle conjoncture ? On revient à la première question.

A travers toutes ces interrogations transparait la question essentielle de l'avenir de la politique aérienne d'aménagement du territoire assurée actuellement par Air Inter. Qu'en sera-t-il après l'ouverture des lignes à laquelle j'ai fait allusion et après 1997 ?

A compter du 1^{er} avril 1997, les règlements communautaires interdisent toute organisation monopolistique du trafic et n'autorisent, comme soutien à une ligne aérienne présentant un caractère de service public que la subvention directe, octroyée pour trois ans, et ce après appel d'offres.

Le système de péréquation tarifaire qui permet actuellement à Air Inter d'assumer ses responsabilités en matière d'aménagement du territoire va donc s'en trouver, pour le moins, très fortement ébranlé.

Dans ces conditions, par quels mécanismes sera remplacé le système existant ? Les nouveaux concurrents d'Air Inter seront-ils assujettis à des obligations de service public similaires à celles de la compagnie, comme c'est le cas pour les concurrents d'Air France sur les lignes à destination des Antilles ? Les collectivités locales défavorisées devront-elles compenser par des subventions les hausses de tarif résultant de la fin de la péréquation ?

Permettez-moi, monsieur le ministre, de m'adresser à l'élu local que vous êtes – certes, votre région, contrairement à la mienne n'est pas défavorisée – mais je crains de connaître déjà votre réponse.

L'Etat assurera-t-il cette compensation ? Mais, dans ce cas, pourquoi limiterait-il son aide aux dessertes actuellement inscrites dans le réseau d'Air Inter ? Pourquoi n'existerait-il pas une inflation de la demande et un dérapage dangereux pour les finances de l'Etat ?

Enfin, comment pourraient être mis en œuvre, à l'échelon national ou régional, des appels d'offre d'attribution de lignes groupant, comme cela est prévu, à la demande de la France, dans les textes communautaires, des routes commercialement rentables et d'autres structurellement déficitaires ?

Toutes ces questions cruciales sont actuellement restées peu ou prou sans réponse. Aussi ai-je été chargé par la commission des affaires économiques et du Plan de vous demander, monsieur le ministre, de lui fournir un rapport sur ce sujet.

Elle souhaiterait tout particulièrement que ce rapport lui soit remis avant le début de la prochaine session ordinaire au cours de laquelle nous débattons d'une grande loi d'orientation sur l'aménagement du territoire. Il importe donc que la politique aérienne d'aménagement du territoire puisse faire l'objet d'un examen approfondi, si possible avant le début de cette discussion.

La commission des affaires économiques et du Plan est persuadée que les réponses envisagées par le Gouvernement, qui a fait de l'aménagement du territoire une priorité, seront à même d'apaiser ses inquiétudes. Et même s'il le fallait, monsieur le ministre, pourquoi ne pas faire confiance, une fois de temps en temps, au Parlement pour apporter également des solutions constructives ?

Dans l'attente d'un rapport ou d'une note d'orientation sur l'aménagement du territoire aérien, la commission, après avoir examiné les éléments budgétaires qui lui ont été soumis, a décidé de donner un avis favorable sur l'adoption des crédits de votre ministère. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants, et de l'Union centriste.*)

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

Groupe du Rassemblement pour la République, 14 minutes ;

Groupe socialiste, 18 minutes ;

Groupe communiste, 5 minutes.

La parole est à M. Vinçon.

M. Serge Vinçon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le transport aérien mondial traverse une crise sans précédent et sans doute durable. Si le point de départ de cette crise coïncide avec la guerre du Golfe, il est évident que les raisons de la persistance de la situation critique dans laquelle il se trouve sont à rechercher ailleurs.

La situation économique internationale concourt naturellement à affaiblir la croissance du trafic que nous avons connue avant 1991. Pourtant, le redressement de celui-ci est amorcé.

En France, plus particulièrement, l'état financier et économique dans lequel nous sommes aggrave les difficultés déjà structurelles de nos compagnies.

Si, en dépit de la reprise de l'activité, l'ensemble des compagnies regroupées au sein de l'Association internationale des transports aériens, l'IATA, ont enregistré des pertes de 4,8 milliards de dollars, British Airways constitue une exception et nous remarquons que la plupart des compagnies ont tendance à se redresser, à l'exception d'Air France.

Il est vrai que le transport aérien français s'est trouvé brutalement confronté à une concurrence sans merci de la part des compagnies américaines, elles-mêmes soumises à la déréglementation aux Etats-Unis.

Il a dû également faire face aux règles d'assouplissement de la concurrence décidées par la Communauté. La compagnie Air France n'y était pas préparée. Elle était confortablement installée dans sa situation privilégiée et monopolistique avec son statut d'entreprise publique.

Nous devons veiller à ce que cette déréglementation européenne ne condamne pas nos propres capacités.

Vous avez raison, monsieur le ministre, de proposer l'organisation d'une « concurrence maîtrisée » à l'échelon communautaire. Si trop de rigidité nuit, le tout-libéralisme a ses limites.

M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis. Absolument !

M. Serge Vinçon. Mais la période actuelle de transition doit être mise à profit pour que notre grand groupe national effectue sa propre révolution interne afin de devenir compétitif.

Le recours à l'Etat pour le protéger ou pour le financer ne sera plus possible sans l'accord de la Commission de Bruxelles, qui exerce, avec vigilance et sans indulgence, son contrôle pour une véritable concurrence.

A ce propos, où en est l'enquête sur les titres émis en février dernier et acquis par une filiale de la Caisse des dépôts et consignations ?

Mais quand l'Etat est actionnaire, il doit bien jouer son rôle et savoir recapitaliser, à temps, ses entreprises. Trop souvent, il ne l'a pas fait au moment opportun, ou il n'a pas pu le faire.

L'Europe devrait répondre d'une seule voix aux Etats-Unis en matière de transport aérien, comme dans les autres secteurs. Or la Grande-Bretagne et l'Allemagne ont signé des accords bilatéraux avec les Etats-Unis.

Où en sommes-nous depuis la dénonciation de notre accord bilatéral de 1946 devenu effectif le 4 mai dernier ?

Nous savons que les Américains souhaitent un accord « ciel ouvert ». Où en sont les négociations ?

En matière de contrôle de l'espace aérien européen, des avancées et des progrès sont, semble-t-il, à noter. Aller plus loin constitue une nécessité absolue. Les Douze doivent harmoniser leurs systèmes de contrôle et faire en sorte que l'espace européen soit sans frontière.

La particularité du transport aérien impose la réduction des distances. Aussi est-il opportun de gérer de façon harmonieuse l'espace européen au-delà de la seule Union européenne.

Il importe que les systèmes et les règlements accompagnent les progrès technologiques performants de la construction aéronautique.

J'en viens à Air France. Je me refuse à évoquer ce nom sans me dire que cette grande compagnie, en portant le nom de France, engage les couleurs de notre pays. La situation actuelle est une affaire nationale. Les événements qui se sont produits nous laissent un goût amer.

Les images montrant les pistes occupées étaient fortes, exceptionnelles, jamais vues et, chose impensable, on a touché l'intouchable, c'est-à-dire les avions.

Ces images ont altéré non seulement la réputation d'Air France, mais aussi celle de l'ensemble du transport aérien français.

De tels événements ne doivent plus se reproduire. La commission d'enquête constituée par le Sénat et présidée par mon ami Ernest Cartigny avait pour mission de vérifier les conditions dans lesquelles s'est opéré l'achat d'UTA. Elle a énoncé, dans son rapport, les conditions du redressement d'Air France : il faut alléger les struc-

tures, rechercher des synergies - le mot était à la mode - entre les trois compagnies regroupées, ainsi qu'une meilleure compétitivité et améliorer la productivité.

Rien n'a changé jusqu'à présent s'agissant des structures, qui sont toujours pléthoriques. Elles se sont superposées au cours des années jusqu'à parvenir à huit niveaux, notamment - je le répète souvent - pour accueillir ceux qui sont issus de la haute fonction publique.

Il faut décloisonner et cesser d'administrer Air France. Le groupe a besoin d'être géré. Je sais que des mesures très significatives vont être prises dans les prochains jours en ce sens. Nous les saluons avec enthousiasme.

S'agissant des synergies à dégager d'une logique de groupe, je rappelle que la direction d'Air France, à l'époque du regroupement, avait fait le choix de respecter l'identité des trois compagnies.

Il a fallu attendre 1992 pour que la fusion entre Air France et UTA soit devenue effective. Que de temps perdu ! Trop de décisions ont été prises à contretemps.

Nous avons, dans notre rapport, invité le groupe à pratiquer une meilleure information des personnels et à instaurer un climat de concertation. Nous avons pu vérifier, sans être surpris, ces dernières semaines, l'état du dialogue social.

Aujourd'hui, Air France doit accroître sa productivité. British Airways, avec 240 avions, compte 48 000 salariés. Air France, avec 20 avions de moins, emploie 15 000 personnes de plus.

Air France doit se comporter dorénavant comme une entreprise, et non comme une administration. Elle doit avoir un véritable projet d'entreprise et ne plus croire que l'Etat viendra systématiquement à son secours. Nos finances publiques ne le permettent pas, et les contraintes de Bruxelles nous l'interdisent.

Le nouveau président doit rétablir le dialogue social - c'est vital -, bien prendre la mesure de la situation, qui est particulièrement grave, et entreprendre le redressement de cette grande entreprise sans que sa démarche puisse être entravée. Il est plus que jamais nécessaire de trancher le lien entre l'Etat et la compagnie, qui, rappelons-le, évolue dans le milieu le plus concurrentiel qui soit, afin qu'elle puisse agir et réagir comme une entreprise.

Nous voulons tous que les ailes qui portent les couleurs de notre pays se redressent car, derrière elles, se profilent une grande compétence et beaucoup de professionnalisme.

Associations toutes ces énergies pour que notre pays, pionnier en matière aéronautique, puisse continuer à exercer son excellence.

Air France, privatisée ou non, ne me semble pas être un débat d'actualité. D'ailleurs, le statut du groupe n'est-il pas de droit privé depuis l'arrêté de décembre 1992 ?

Bien peu savent que UTA fut, de fait, nationalisée en 1990. Air France a ensuite adopté le statut de société anonyme à participation ouvrière, c'est-à-dire un statut de droit privé.

Air Inter, quant à elle, assure une mission de service public dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire et doit être confortée dans ses missions.

Nous ne pouvons pas ignorer que vingt et une de ses lignes sont bénéficiaires, et que quarante-deux ne le sont pas. La question de la péréquation risque de se poser à terme, très précisément lors de l'ouverture du ciel européen, en 1997.

A l'occasion du débat national sur l'aménagement du territoire - nous le vérifions sur le terrain -, les liaisons non seulement routières, autoroutières, ferroviaires, mais aussi aériennes, prennent une place importante. Air Inter joue actuellement son rôle malgré la concurrence des TGV successifs. J'ai déjà eu l'occasion de regretter le manque de lien entre les différents plans établis pour mieux souligner l'absence de plan aérien. Air Inter ne doit pas avoir un bilan en déficit du fait de ces obligations de service public, alors que cette compagnie aura à affronter la concurrence européenne et à investir pour sa propre conquête du ciel européen.

A ce sujet, vous me permettrez de m'interroger sur le maintien de la concurrence franco-française, ou plutôt de cette concurrence interne au groupe, lors de la création de lignes européennes, puisque toute création de ligne au profit d'Air Inter se fait concurrentiellement avec Air France.

En conclusion, n'est-il pas temps, pour le groupe Air France, de bien sérier les métiers du transport aérien et de les redistribuer ?

Air France possède une réelle compétence pour les longs courriers et Air Inter a démontré sa performance pour les courts et moyens courriers, qu'elle continue d'assurer en s'ouvrant et en se préparant à l'Europe. Pourquoi le groupe Air France ne deviendrait-il pas le holding de ces deux compagnies ?

Que la volonté de retrouver la paix sociale ne masque pas la nécessité d'un projet industriel. Que nos difficultés, au regard des impératifs de Bruxelles, ne nous empêchent pas de retrouver un meilleur dialogue avec la Commission pour qu'elle aide Air France au cours de cette phase de transition jusqu'en 1997, pour conduire le groupe vers sa résurgence ! Ainsi, le transport aérien français pourrait-il renouer avec son histoire prestigieuse et soutenir, à nouveau, notre industrie aéronautique. C'est d'ailleurs pour aider cette industrie que nous avons déposé un amendement que M. Cartigny défendra tout à l'heure.

Dans ce contexte difficile, dans lequel se mêlent la crise du transport aérien, les difficultés économiques et la situation financière de notre pays, votre projet de budget, monsieur le ministre, mérite notre soutien. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

M. Jean Chérioux. Très bien !

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

M. Félix Leyzour. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la discussion du projet de budget des transports aériens et du budget annexe de l'aviation civile est inséparable de l'examen des graves difficultés qui menacent le pavillon français.

A l'échelle du transport aérien mondial, depuis 1990 et pour la troisième année consécutive, les compagnies membres de l'International Air Transport Association, l'IATA, accusent 63 milliards de francs de pertes sur les réseaux internationaux, dont 25 milliards de francs pour la seule année 1992. Il s'agit de la plus grave crise issue de ce que l'on appelle la « déréglementation du transport aérien ».

L'exportation en Europe, et donc en France, de la déréglementation américaine a été engagée, sous la présidence de M. Reagan, par les ultralibéraux. Cette déréglementation a provoqué, au sein même du marché américain, une guerre des tarifs qui s'est traduite par des faillites, des licenciements et des baisses de salaires.

Ce triste résultat aurait dû alerter les gouvernements européens sur les dangers d'une dérégulation du transport aérien, car les Américains non seulement ont provoqué un désordre chez eux, mais ont réussi à échapper à une crise plus grave encore en exportant leurs difficultés en Europe, ce qui a entraîné une concurrence accrue au sein de la Communauté.

C'est ainsi que la Grande-Bretagne, grâce à ses liens privilégiés avec les Etats-Unis, a signé avec eux un accord « Bermudes V », qui réserve 40 p. 100 du marché britannique sur l'Atlantique nord. Le traité sur le régime « Ciel ouvert », conclu entre les Etats-Unis et les Pays-Bas, facilite l'expansion des compagnies américaines dans cette région.

Les compagnies américaines ont profité de l'absence de cohésion des Européens pour leur offrir une résistance. Elles ont ainsi poussé leur avantage sur le Vieux continent. Vous avez annoncé tout à l'heure, dans votre intervention, monsieur le ministre, un changement de situation. J'en doute, mais on verra. En revanche, ce qui ne fait aucun doute, c'est la situation extrêmement difficile du transport aérien aujourd'hui.

J'entends certains, ici et là, comme nos collègues MM. Le Grand et Vinçon, reconnaître la difficulté de la situation et l'existence de grèves. Vous savez mieux que quiconque, monsieur le ministre, qu'il faut aussi s'interroger sur l'origine et le pourquoi de ces forts mouvements sociaux. Sont-ils la cause des difficultés ? Ne sont-ils pas, aussi, la conséquence de cette détérioration de la situation ?

Compte tenu des conditions actuelles, on aurait pu penser que votre projet de budget refléterait la volonté politique de prendre l'initiative afin de soutenir un secteur aussi fondamental de l'économie française. Nous ne pensons pas qu'il en soit ainsi. Le temps de parole m'étant compté, je ne développerai pas mes arguments.

M. Cartigny a fait tout à l'heure un examen très critique de ce projet de budget. J'aurais pu reprendre bon nombre de ses observations pertinentes. Je ne le ferai pas, ce qui vous dispensera, monsieur le ministre, de me reprocher de faire preuve de sectarisme ! (*Sourires.*)

Concernant le budget annexe, l'augmentation de 382 millions de francs repose essentiellement sur celle des recettes propres, escomptées des taxes de navigation aérienne et de la sécurité. En revanche, la subvention d'exploitation de l'Etat diminue de 40 millions de francs par rapport à celle qui a été votée à l'occasion du budget de 1993.

En fait, le projet de budget n'est pas du tout en rapport avec la crise qui sévit dans le secteur concerné. Je considère qu'il traduit la volonté du Gouvernement de maintenir et, surtout, de développer une politique libérale et de remettre en cause, par là même, une politique d'économie mixte pour notre pays.

Nous pensons, monsieur le ministre, qu'il faut procéder à un gel immédiat des capacités sur l'ensemble des liaisons à l'intérieur de la Communauté pour conserver le potentiel existant, qu'il faut aller vers un armistice entre les compagnies aériennes afin de mettre un terme à la guerre tarifaire qu'elles mènent.

Il faut également engager une négociation relative à l'organisation du ciel, en prenant en compte les missions de service public du transport aérien, négociation étendue, et, au-delà du marché communautaire, à l'ensemble du continent européen.

Telles sont les observations du groupe communiste et apparenté. Même si le vote des crédits est réservé, vous aurez compris, mes chers collègues, que notre groupe, le moment venu, n'adoptera pas ce projet de budget.

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

M. Jacques Bellanger. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le transport aérien mondial se porte mal, nos compagnies aériennes aussi. Votre budget ne peut s'analyser que dans le contexte économique dans lequel il s'appliquera.

Malheureusement, les moyens qu'il met en œuvre ne paraissent pas à la mesure de la gravité de la situation, et je vais en donner les raisons.

En premier lieu, je constate un désengagement de l'Etat et quelques curiosités.

On peut, par exemple, s'étonner du fait que les frais de réorganisation du ministère de la défense à Bordeaux et à Strasbourg soient pris en charge par le budget annexe de l'aviation civile à hauteur de 20 millions de francs.

Quant à l'accroissement du budget annexe, il est essentiellement dû à l'augmentation des recettes des taxes de navigation et de sécurité acquittées par les compagnies aériennes, comme l'a fort bien indiqué M. le rapporteur spécial.

En second lieu, j'observe une diminution de 2 p. 100 en autorisations de programme et de 8 p. 100 en crédits de paiement des subventions à la construction aéronautique, ainsi qu'une évolution préoccupante des crédits de recherches.

Il est regrettable que le projet de budget ne prévoit pas d'avances remboursables pour financer les nouveaux programmes développés par Aérospatiale et la SNECMA, comme l'Airbus A 319. Il en va pourtant du maintien de la capacité technologique de notre pays.

L'industrie spatiale et aéronautique française constitue un pôle d'excellence sur le plan tant des réussites technologiques que des succès commerciaux. Rappelons qu'elle représente 36 p. 100 du chiffre d'affaires de cette industrie au niveau européen. Néanmoins, de par la conjoncture économique médiocre, les difficultés des transports et la réduction des commandes militaires, la situation de nos constructeurs est préoccupante non seulement parce qu'elle affecte une filière industrielle performante, mais aussi en raison des difficultés sociales qu'elle engendre.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, il me paraît nécessaire de soutenir ces industries et non pas, comme vous le faites, comme votre Gouvernement le fait, d'annoncer leur privatisation, dangereuse pour l'avenir de notre politique industrielle et pour l'indépendance de notre système de défense.

Il s'agit par conséquent d'un budget qui n'est pas à la mesure des difficultés de l'aéronautique française et qui présage mal l'avenir.

Le transport aérien connaît une crise sans précédent. En 1992, les compagnies affichaient des bénéfices se comptant sur les doigts de la main. Les 212 compagnies réunies au sein de l'IATA ont enregistré des pertes nettes de 25 milliards de francs en 1992 et de 60 milliards de francs depuis 1990.

Si les années quatre-vingt furent celles de l'expansion, les années quatre-vingt-dix sont celles de la récession. L'Europe connaît aujourd'hui l'onde de choc provoquée par la politique de dérégulation mise en place aux Etats-Unis depuis 1978. Cette politique a eu des effets désastreux.

Pour s'en sortir, les compagnies se livrèrent à une guerre tarifaire sans merci qui, certes, a peut-être profité aux usagers, mais dont les compagnies elles-mêmes ont sévèrement pâti : faillites en cascades, licenciements. On connaît l'escalade. Avant la dérégulation nord américaine, les Etat-Unis comptaient dix à douze grandes compagnies. Il n'en reste que trois ou quatre. Combien en restera-t-il en Europe si le mouvement actuel se poursuit ? La France fera-t-elle partie des survivants ?

Je ne doute pas, monsieur le ministre, de votre volonté de tout mettre en place pour sauver notre compagnie nationale. Mais encore faut-il que vous en ayez les moyens.

La situation d'Air France a en effet quelque chose d'accablant et de désespérant.

La compagnie a beau multiplier les plans, elle tarde à prendre son envol ; pis, elle sombre de jour en jour. Après avoir annoncé 3,6 milliards de francs de pertes en 1992, Air France a enregistré 3,8 milliards de francs de pertes durant le seul premier semestre 1993, soit davantage en six mois que durant toute l'année 1992. Les perspectives pour 1993 ne sont pas réjouissantes puisque le déficit attendu s'élève à plus de 5 milliards de francs.

Deux plans successifs n'ont pu avoir raison de cette situation. Ce fut d'abord le plan de modernisation Cap 93, en 1991, puis le plan de retour à l'équilibre d'octobre 1992. Bien qu'ayant permis de dégager 4 milliards de francs d'économies structurelles en trois ans, ces plans n'ont pas pu permettre d'atteindre l'objectif de réduction du déficit du groupe pour 1994.

Le 15 septembre dernier, la direction de l'entreprise nationale présentait un nouveau plan de rigueur qui prévoyait 4 000 suppressions d'emplois, dont des licenciements secs et des sacrifices importants de la part du personnel d'Air France. La grève déclenchée le 12 octobre par les agents du fret à Roissy a montré que les mesures prévues ne correspondaient pas à un partage équilibré des efforts demandés à chacun. Le Gouvernement, apparemment, ne l'avait pas compris.

Pis, en mai dernier, avant d'avaliser ce plan, il avait demandé son durcissement, par votre intermédiaire, monsieur le ministre. Il aura donc fallu une grève dure et largement suivie pour qu'un plan alors déclaré irrévocable soit retiré une dizaine de jours plus tard.

Je ne reprocherai pas à votre Gouvernement d'avoir retiré ce plan ; il a eu raison de le faire. Il est parfois bon de reconnaître ses erreurs : ce plan était inacceptable ! Je lui reprocherai seulement de ne pas s'en être rendu compte avant. Précipitation, absence de concertation, manque d'analyse ? Je ne connais pas la réponse !

Le Gouvernement a multiplié les faux pas et les volte-face. Ce n'est malheureusement pas le seul secteur où, au nom du sacro-saint credo libéral, il fait fi des inquiétudes du personnel, de la conjoncture économique et de la situation de l'emploi.

Il a fallu les grèves du secteur public pour que le Gouvernement renonce à ouvrir à la concurrence les marchés du gaz et de l'électricité ou ne transforme France-Télécom en société anonyme.

Finies les déclarations à l'emporte-pièce : le Gouvernement plaide pour une large et longue concertation. Nous en prenons acte et nous nous en félicitons. Le dialogue social semble être de retour à Air France : c'est bien !

Nous espérons que, à l'avenir, les consignes données le 16 septembre dernier par le Premier ministre aux entreprises publiques leur enjoignant « d'accomplir leur restructuration en négociant des plans sociaux adaptés et en évitant les licenciements secs » seront respectées.

Actuellement, 30 000 emplois sont menacés dans le secteur public, la France compte 3 300 000 chômeurs. Le Gouvernement a fait de la lutte pour l'emploi sa priorité.

M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis. Celui-ci, oui !

M. Jacques Bellanger. Il faut qu'il s'en donne les moyens !

La privatisation d'Air France, comme celle d'Aérospatiale, ne me paraît plus devoir être à l'ordre du jour. C'est, au contraire, son rôle d'actionnaire que l'Etat doit jouer, et le Gouvernement devrait envisager la recapitalisation d'Air France. C'est d'ailleurs l'action qu'avait amorcée vos prédécesseurs, monsieur le ministre.

Ayez toujours à l'esprit qu'Air France, ce sont 44 000 salariés. Aucune décision ne doit être prise à la légère et il en va de même pour Air Inter.

L'intégration d'Air Inter dans le groupe Air France marquait la volonté de constituer un groupe français de capacité internationale et s'inscrivait dans une stratégie globale.

De même, la reprise éventuelle de Sabena avait le grand mérite d'établir une synergie, en particulier en Afrique, avec les lignes de la compagnie UTA, précédemment acquise.

Mais cela suppose la continuité d'une politique industrielle et commerciale, faute de quoi Air Inter ne serait qu'une bouée de sauvetage destinée à maintenir en vie un groupe à l'avenir incertain.

Cela suppose aussi que les équipes mises en place puissent travailler dans la durée, le calme et la sérénité.

La situation d'Air Inter est moins préoccupante mais elle mérite néanmoins toute notre vigilance. Le personnel est inquiet, comme le montre la succession de grèves que connaît la compagnie. Là encore, monsieur le ministre, votre politique manque un peu de cohérence.

En décidant, le 14 octobre dernier, d'ouvrir à la concurrence les deux lignes les plus rentables d'Air Inter, à savoir Paris-Toulouse et Paris-Marseille, - certes, pas avant 1995 pour l'une et pas avant 1996 pour l'autre -, vous hypothéquez gravement l'avenir de la compagnie. Vous remettez ainsi en cause le système de péréquation interne, la mission de service public dévolue à Air Inter ainsi que sa contribution à la politique d'aménagement du territoire, dont vous avez fait, je vous le rappelle, une priorité de l'action gouvernementale.

C'est vrai, comme vos prédécesseurs, vous devez vous inscrire dans un cadre en partie défini par la Commission de Bruxelles ; j'y reviendrai. Mais ce n'est pas en donnant à Air Inter de nouvelles dessertes internationales, dont la rentabilité est loin d'être acquise, que vous comblerez le manque à gagner de cette compagnie, qui devrait atteindre 40 millions de francs. Cela ne me paraît pas raisonnable, sachant que, sur un réseau de soixante-dix liaisons, vous ôtez à Air Inter deux des vingt lignes bénéficiaires.

J'espère, monsieur le ministre, que les considérations de service public et d'aménagement du territoire, dans la suite logique du rapport Carrère, seront prioritaires dans vos choix à venir.

J'espère aussi que vous allez mettre en place une véritable politique des transports et vous efforcer d'assurer, au niveau national, l'articulation entre le réseau aérien et le TGV, dans un souci à la fois de meilleure desserte de notre territoire et de préservation des emplois.

Monsieur le ministre, le 1^{er} janvier 1997, les cieux européens s'ouvriront à la concurrence.

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

M. Jacques Bellanger. Notre collègue M. Le Grand, rapporteur pour avis,...

M. Alain Lambert. Excellent rapporteur !

M. Jacques Bellanger. ... vous a interrogé sur les conditions d'adaptation d'Air Inter ; je ferai volontiers miennes ses questions, mais je ne peux me situer uniquement dans cet avenir déjà défini.

Permettez-moi de citer un passage du récent rapport de notre collègue M. Oudin sur les services publics en Europe, bien qu'il ne traite pas du transport aérien : « L'introduction de la concurrence est possible, mais elle a comme limite ultime le maintien d'un service public de haut niveau sur l'ensemble du territoire ». Je souscris, nous souscrivons tous, à ces propos.

M. Emmanuel Hamel. Le ministre acquiesce aussi !

M. Jacques Bellanger. Depuis 1987, l'Europe a beaucoup travaillé à l'ouverture du marché européen du transport aérien.

M. Jean Chérioux. Et le gouvernement que vous avez soutenu y a été pour beaucoup, hélas !

M. Jacques Bellanger. Malheureusement, les considérations de service public ont rarement été prises en compte.

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

M. Jacques Bellanger. Le souci de mettre en place une véritable concurrence, sans en peser les conséquences, a souvent prévalu.

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme*. A qui le dites-vous !

M. Jacques Bellanger. On ne peut que le regretter.

Comment nier la nécessité d'asseoir à l'échelon européen un transport aérien fort, capable de rivaliser avec les grandes compagnies américaines ? L'immobilisme ne saurait être de mise.

C'est pourquoi il me paraît nécessaire de repenser l'organisation de l'espace aérien européen, au regard, tant des missions de service public – qui désormais devront être davantage prises en compte – que l'aménagement du territoire, non seulement national, mais aussi européen.

La concurrence n'est pas une fin en soi, elle ne peut être qu'un moyen. Elle doit être juste, loyale et équilibrée.

C'est pour ces raisons qu'il me paraît souhaitable d'édicter au niveau européen, non pas uniquement des mesures de déréglementation, mais aussi des règles visant à promouvoir la qualité des services, à améliorer les conditions de travail, à renforcer les normes de sécurité et, surtout, prenant en compte l'aménagement du territoire européen.

Monsieur le ministre, dans un entretien accordé au journal *Le Monde*, vous avez déclaré : « Entre le protectionnisme qui conduit au déclin et l'ultralibéralisme qui conduit à la jungle, existe l'espace de l'intelligence et de l'humain. »

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Jacques Bellanger. Il vous reste, monsieur le ministre, à accorder paroles et actions et, surtout, à obtenir des résultats. Les difficultés économiques et sociales actuelles ne font que rendre ce devoir plus impératif.

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme*. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme*. Je voudrais répondre aux différents intervenants aussi complètement que possible.

Monsieur Cartigny, vous avez exprimé, d'une manière générale, le souci d'une meilleure lisibilité dans l'ensemble des domaines dont vous avez traité.

En ce qui concerne, tout d'abord, le financement, vous avez regretté le recours à l'emprunt. A cet égard, il faut – vous en conviendrez sûrement – trouver un équilibre entre des emprunts qui pèseraient trop sur le budget et une absence d'emprunts qui, soit ne nous permettrait pas de nous doter des matériels suffisants, soit contraindrait les compagnies à accomplir des efforts particulièrement difficiles en pleine période de crise. Reste à déterminer le poids optimal de l'emprunt.

Le ratio d'endettement est passé de 0,6 p. 100 à 0,3 p. 100 en 1993. Cette évolution résulte, il est vrai, de l'augmentation des recettes. Il n'en demeure pas moins que la charge liée à l'endettement tend à se réduire.

Une politique de désendettement a été mise en œuvre en 1992, par la voie de remboursements anticipés. On a ainsi répondu par avance à votre souci.

En 1994, le montant maximal des emprunts autorisés sera le même qu'en 1993.

Quant aux frais financiers, ils représentent aujourd'hui 3 p. 100 des dépenses du budget annexe de l'aviation civile, niveau considéré comme acceptable par l'ensemble des entreprises.

Votre critique a porté également sur la débudgétisation : selon vous, l'État ne prendrait pas en charge certaines dépenses qu'il devrait assumer.

Ce point fait l'objet, vous le savez, d'une négociation avec les compagnies, au sein de la commission économique du budget annexe.

Je viens d'ailleurs d'étendre, répondant ainsi au vœu que vous avez formulé à plusieurs reprises, les points abordés au sein de cette commission à l'ensemble du budget annexe. Ainsi, il n'y sera plus seulement traité des dépenses concernant la navigation aérienne. Cela répond à un souci de clarté et de dialogue avec les clients, c'est-à-dire avec les compagnies aériennes. Cela va donc dans le sens de la transparence que vous souhaitez.

J'ai, en outre, demandé que soient élaborés, en concertation avec les utilisateurs, un certain nombre d'indicateurs économiques pour que l'on puisse suivre l'évolution des divers paramètres dans la plus grande clarté. Cela va également dans le sens de la lisibilité.

Vous regrettez, par ailleurs, une diminution de la subvention d'équilibre. Je ne peux la nier, mais je tiens à signaler que, si le budget voté pour 1993 était de 305 millions de francs, le gouvernement précédent, par ses décisions, l'avait réduit à 260 millions de francs. Or nous proposons aujourd'hui 265 millions de francs. En termes de moyens réels, il n'y a donc pas réduction effective.

Partout, les compagnies aériennes sont en difficulté et les intérêts de nos compagnies aériennes doivent évidemment être défendus. Je pense que nous serons néanmoins

tous d'accord pour considérer que la situation des Français n'est pas, aujourd'hui, particulièrement brillante et que leurs revenus doivent également être défendus.

Là aussi, il y a un équilibre à trouver entre ce qui est demandé à l'ensemble des compagnies aériennes et ce qui est demandé au contribuable français.

Votre réflexion sur le manque d'harmonisation entre les différents Etats quant à leur politique de transport aérien est profondément juste. Nous essayons d'y remédier, mais ce sera très difficile.

Je pense notamment à nos amis espagnols, qui considèrent qu'ils sont tellement moins équipés que nous qu'il leur faut des années d'investissements avant d'accepter quelque limitation communautaire ou globale que ce soit, et on peut le comprendre, compte tenu de la différence de situation.

Nous aurons donc du mal à avancer dans cette voie, mais cette volonté, je tiens à vous le dire, nous anime.

En ce qui concerne les dépenses, on nous reproche une excessive opacité des comptes. Il est vrai que les comptes de la DGAC ne sont pas toujours faciles à étudier. Vous avez indiqué que vous alliez vous-mêmes vérifier ces comptes. Je crois que nous devons, ensemble, faire avancer la recherche de la transparence.

J'établirai un parallèle avec la situation qui prévalait voilà dix ans quant aux comptes des directions départementales de l'équipement, quelque peu opaques pour les conseils généraux. Des progrès ont été accomplis depuis !

C'est une telle démarche que je vous invite à entreprendre avec moi, conformément à la nécessité du contrôle parlementaire, et aussi dans l'intérêt bien compris de la DGAC elle-même vis-à-vis de ses clients.

S'agissant des taxes sécurité-sûreté, je ne suis pas particulièrement choqué que des policiers assurant la sécurité dans le domaine aérien puissent voir leur logement pris en charge par Aéroports de Paris, d'une part, et par la direction de l'aviation civile, d'autre part.

Le maire que je suis ne manquera de rappeler que de nombreuses villes - dont la mienne - logent et, parfois, nourrissent les contingents de policiers, selon le même raisonnement.

S'agissant du système indemnitaire, bien trop complexe, nous sommes confrontés à un problème extrêmement délicat, touchant un milieu difficile. Permettez-moi de penser que, dès lors, il vaut mieux le traiter dans un rapport écrit que le confier à une direction de la DGAC ou en faire l'objet d'un dialogue avec l'ensemble du personnel.

Pour ce qui est de la régularité, il est vrai que, au fil des années, un dérapage s'est produit. Cela étant, même s'il y a eu une diminution de 1 p. 100 du trafic, c'est surtout le nombre de passagers qui a baissé. Le nombre d'avions, lui, est resté quasiment le même. Or, de ce point de vue, c'est le nombre d'avions qui importe le plus.

Au demeurant, une amélioration considérable peut être constatée à cet égard puisque, sur les six premiers mois de 1993, les temps d'attente ont été divisés par deux, ce qui est tout de même un résultat important. C'est la conséquence d'un travail qui a commencé voilà plusieurs années. Cette amélioration tient à l'application du fameux protocole dont vous parliez, à une meilleure productivité des agents, aux efforts qu'ils ont acceptés en contrepartie d'un certain nombre d'avantages qui leur ont été consentis et qui commencent à porter leurs fruits actuellement.

Les pouvoirs réglementaires seraient mal assurés. Je crois que la DGAC ne peut pas se désengager. Assure-t-elle mal sa mission ? Je ne le pense pas. Nous pouvons très bien, de concert, essayer d'améliorer encore les choses. Il reste à trouver des formules, et ce n'est pas évident.

Sur le GIE DGAC-Veritas, je rappelle que la Cour des comptes avait demandé que les contrôles effectués sur la construction et l'entretien des aéronefs soient fusionnés en un seul service, de manière qu'il n'y ait plus une partie des contrôles effectuée par Veritas, l'autre étant réalisée par la DGAC.

Ce GIE est paritaire ; il est automatiquement présidé par la DGAC. Il permet une simplification et une lisibilité des contrôles. Cela méritait d'être souligné, car on ne peut pas reprocher à la DGAC de ne pas avoir écouté la Cour des comptes.

J'espère avoir convaincu M. Cartigny de notre volonté d'aller dans le sens qu'il souhaite depuis plusieurs années. Des progrès ont été accomplis au cours de l'année 1992 ; ils se sont accélérés au cours de l'année 1993.

S'agissant de l'organisation générale du domaine aérien, je dirai à M. Vinçon que nous n'avons pas d'accord avec les Etats-Unis et que les discussions ont cessé.

Lorsque j'ai pris mes fonctions, les négociations étaient totalement rompues. Vous savez que les Allemands ont passé un accord avec les Américains, qui consiste en deux années de protection totale, deux années d'ouverture partielle, puis, dans quatre ans, une ouverture totale du ciel.

Nos amis britanniques négocient actuellement un accord, auquel ils devraient parvenir au cours du premier trimestre de 1994. Nous ne sommes plus dans la course. Heureusement, disait le gouvernement précédent ; hélas ! à mon avis.

M. Emmanuel Hamel. Eh oui, hélas !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Nous allons nous trouver dans une situation difficile. Nous essayons donc de rattraper les choses en nous efforçant d'aller vers une réflexion communautaire pour nouer un dialogue avec les Américains. C'est un travail à moyen terme.

Tout à l'heure, M. Leyzour parlait du libéralisme. Il indiquait - très justement d'ailleurs - que, en grande partie, la situation actuelle est la conséquence d'une vision ultralibérale des rapports aériens, d'où devait naître le bonheur. Dieu sait que ce n'est pas la philosophie qui anime ce Gouvernement : il refuse et le protectionnisme et le libéralisme ! Je l'ai dit depuis le mois de mars.

Je défends cette idée au Conseil depuis plusieurs mois. Le mémorandum que je présenterai mardi sera sans doute soutenu par plusieurs Etats, alors que la France n'était soutenue que par le Luxembourg en avril dernier. Vous voyez que les choses avancent.

Vous avez dit tout à l'heure que vous déceliez les éléments d'une politique libérale dans le projet de budget. En quoi est-elle libérale cette politique ?

Nous avons demandé le gel des capacités. En fait, pour que de nombreux Etats nous rejoignent, nous avons parlé de « modération » des capacités, laquelle devrait jouer pendant au moins six mois. Je pourrai faire tenir à vos commissions, mesdames, messieurs les sénateurs, ainsi qu'à ceux d'entre vous que cela intéresse, le contenu du mémorandum, qui comprend deux mesures à court terme, trois mesures à moyen terme et quatre mesures à long terme.

Permettez-moi maintenant de dire quelques mots du destin et du devenir d'Air France, cette compagnie qui porte notre pavillon. Il s'agit d'un dossier capital.

Je l'ai dit, Air France est la seule compagnie occidentale d'importance qui perd des parts de marché dans le monde. C'est l'une des deux seules compagnies occidentales d'importance qui continue à accroître son déficit.

Lorsque j'ai pris mes fonctions, le président Attali m'a annoncé une catastrophe, à savoir un déficit prévisionnel de 3,5 milliards de francs au 31 décembre. Au début de septembre, il m'a annoncé un déficit prévisionnel de 5,5 milliards de francs. Or, vraisemblablement, le déficit de fonctionnement de l'année atteindra 7,5 milliards de francs au 31 décembre. C'est dire à quelle vitesse, hélas ! la compagnie s'enfonce. Vous l'avez demandé très justement, monsieur Bellanger : combien de compagnies européennes restera-t-il au début du XXI^e siècle ? Le combat que mène le Gouvernement est bien celui de la survie des emplois d'Air France, même s'il est mal compris.

Que s'est-il passé ? Nous menons un combat extérieur depuis le mois d'avril. Nous n'avons cessé, au Conseil des ministres européen, de demander que l'on revienne, par tous les moyens, sur l'ultralibéralisme accepté par les gouvernements précédents. Ce n'est pas nous qui avons ouvert le ciel !

En avril 1997, une concurrence totale sera la règle sur toutes les lignes, mettant en péril le destin d'Air Inter. Nous essayons de revenir là-dessus. Il est vraiment trop injuste que le Gouvernement, qui hérite d'une signature qu'il n'aurait jamais donnée, se trouve mis en accusation d'ultralibéralisme à cause de l'ultralibéralisme socialiste des dernières années ! (*Applaudissements sur les travées du RPR.*)

Lorsque j'ai pris mes fonctions, j'ai estimé qu'il n'y avait aucune raison d'écarter M. Bernard Attali de la présidence d'Air France. En dehors de Jacques Friedmann, il est le seul à avoir tenté de diminuer les frais de la compagnie, à avoir conduit une politique courageuse et non pas une politique d'augmentation des charges. Je tiens à rendre hommage au courage qu'il a manifesté au cours de ces cinq dernières années.

Le plan de redressement qu'il a présenté exigeait, monsieur Bellanger, 800 licenciements secs, que le Gouvernement a refusé d'entériner dès le mois de juin, sur les instructions du Premier ministre qui avait décidé de n'accepter que quelques licenciements au maximum – je peux le dire officiellement ici, preuves à l'appui. Ainsi, le président de la compagnie s'est trouvé en opposition avec le Gouvernement.

Le premier plan avait été présenté avec une perte de 3,5 milliards de francs. En septembre, nous en étions à 5,5 milliards de francs. Nous avons alors simplement demandé qu'il soit ajouté une ligne selon laquelle nous chercherions ensemble, dans les prochaines années, les moyens de récupérer, en deux ou trois ans, un milliard de francs par rapport aux deux milliards de francs de déficit supplémentaire.

Ni Air France ni le Gouvernement n'ont été capables de trouver les mesures nécessaires.

Voilà en quoi a consisté le durcissement du plan. Il n'a en aucun cas « durci » la moindre des mesures présentées. Bien au contraire, sur le plan social, le nombre de suppressions de postes a été diminué et les licenciements refusés.

Ce plan, je l'ai dit souvent, a été mal enclenché. Pourquoi ? Le dialogue social à l'intérieur de la compagnie fonctionne horriblement mal. Ce n'est pas si simple.

Je crois qu'après deux plans qui avaient réussi à éviter un trou supplémentaire, mais qui avaient donné l'impression d'échouer, compte tenu des résultats, la direction n'était plus à même d'entraîner la compagnie dans un troisième plan.

La négociation a mal démarré. Ce plan avait été accepté, parce qu'il était nécessaire : les aspects financiers, les suppressions de postes sont certainement inéluctables, nous le verrons bien dans les prochains mois. J'ai considéré, lorsque M. Attali m'a demandé mon soutien, qu'un ministre ne pouvait pas se cacher et laisser le président seul, qu'il est des moments où il doit monter au front. Je l'ai fait et je ne le regrette pas.

Lorsque la révolte a éclaté, nous avons compris qu'il n'était pas possible de demander à cette équipe de renouer le dialogue social, de reconstruire un projet et de recommencer à essayer de redresser Air France. Comme ce n'est pas – vous en conviendrez – à coups de bâton de CRS qu'on mobilise une entreprise pour la sauver, il était intelligent, je crois, de retirer le plan tout en disant que les objectifs de redressement étaient inéluctables – c'est vrai, tout le monde le sait – qu'il fallait renégocier, rediscuter et repartir avec une autre équipe, si injuste que cela puisse être pour l'équipe précédente.

Cela a été fait en vingt-quatre heures. Le président, que le Premier ministre a bien voulu retenir, et la nouvelle équipe dont il s'est entouré ont toute la confiance du Gouvernement. Pour Air France, ils représentent une chance de construire un nouveau projet qui, sur le plan financier, sera sans doute identique au précédent qui, sur le plan des suppressions de postes, est à négocier et qui, sur le plan social, a été renégocié entièrement.

Parallèlement, l'Etat fera son devoir d'actionnaire.

Voilà la vérité d'Air France ! Elle méritait d'être rappelée à cette tribune d'une manière claire en expliquant ce qui s'est passé et en soulignant la cohérence de l'action gouvernementale.

Je souhaite que cette compagnie, qui a de grandes potentialités, de grandes chances de réussite, puisse se redresser et qu'elle entre dans le XXI^e siècle en concurrençant British Airways, qui, entre nous soit dit, est d'autant plus libérale qu'elle est à l'abri d'un accord de protectionnisme avec les Etats-Unis, et Lufthansa.

MM. Le Grand et Vinçon sont longuement intervenus à propos d'Air Inter.

Puis-je rappeler l'organisation mise en place par Robert Buron : les liaisons Paris-province et la péréquation au service de l'aménagement du territoire ?

Puis-je rappeler aussi les atouts de la compagnie Air Inter dont nous voulons accroître l'identité et la liberté de gestion, au sein du groupe Air France ?

Puis-je rappeler encore que c'est en 1990 que le négociateur français, M. Spinetta, à la suite du rachat par Air France d'Air Inter et d'UTA, a accepté un certain nombre de contraintes, parmi lesquelles l'ouverture de la ligne principale bénéficiaire d'Air Inter, Paris-Nice, à la multidésignation et à la compétition la plus large ? Cette décision a entraîné l'ouverture à la concurrence de quarante lignes internationales contre Air France et le désengagement d'Air France à l'intérieur de TAT, conduisant à l'arrivée de British Airways et aux conséquences que tout le monde connaît pour TAT et ses emplois.

Puis-je rappeler enfin que c'est en 1991 que le ministre socialiste de l'époque, assisté de son directeur de cabinet M. Spinetta, a accepté l'ouverture totale à la concurrence du ciel européen et français pour avril 1997 ? Depuis cette époque, rien n'a été préparé...

M. Jean Chérioux. Quelle belle équipe de négociateurs !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. ... pour amortir le choc qui va en résulter pour Air Inter. C'est cela la vérité !

Comment le président d'Air Inter a-t-il pu oublier et ces négociations et la signature de 1991 ? J'aurais pu faire de même, appartenant à un Gouvernement qui doit de toute façon cesser ses fonctions en 1995 !

Ce serait néanmoins indigne d'un ministre de la République que de ne pas préparer la compagnie à un choc, dont le principe a été accepté et signé au nom de l'ultra-libéralisme, par le gouvernement socialiste précédent.

Les décisions qui ont été prises ne sont pas incohérentes, monsieur Bellanger, si vous voulez bien penser un instant à l'intérêt des milliers d'hommes et de femmes d'Air Inter, qui vont être confrontés sans préparation à la concurrence en avril 1997, date à laquelle toutes les compagnies européennes pourront exploiter les lignes rentables alors qu'Air Inter gardera à sa charge les lignes non rentables.

Il y a eu un manque condamnable de préparation à cette concurrence depuis des années, et je porte là une lourde accusation.

Air Inter, concurrencée par le TGV sur Paris-province, attaquée, demain sur les lignes rentables, doit s'ouvrir à l'Europe, en opérant notamment une percée sur la péninsule Ibérique d'où Air France doit se retirer. Il s'agit là moins d'une compensation que d'une chance.

Je vous pose la question suivante : Faut-il mieux positionner Air Inter sur les lignes en direction de la Péninsule ibérique, alors qu'il ne peut y avoir de concurrence pendant encore trois ans et demi, ou vaut-il mieux attendre 1997 et s'installer sur ces lignes en même temps que les compagnies British Airways ou Lufthansa ? Qui pense à l'avenir d'Air Inter : celui qui ouvre une chance à Air Inter ou celui qui, depuis des années, n'y a pas pensé ?

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Par ailleurs, nous avons envisagé de faire la même chose avec des vols Marseille-Maghreb et, demain, des vols Paris-Maghreb. En effet, Air Inter est déjà connu dans ces pays et il n'y a donc pas trop à investir pour faire connaître le panonceau.

Vaut-il mieux attendre 1997 ou offrir d'ores et déjà cette chance d'avenir et ces nouvelles possibilités à Air Inter, être ainsi le digne successeur de Buron, qui avait pensé, du temps du général de Gaulle, aux vols Paris-province ? N'est-ce pas donner à Air Inter une dimension européenne au moment de l'ouverture à la concurrence ? Telle est la question.

C'est une chance supplémentaire. Je crois d'ailleurs que les personnels d'Air Inter l'ont compris. Qui demande, aujourd'hui, que l'on interdise à Air Inter de voler vers l'Espagne, le Portugal ou le Maghreb ? Personne ! La décision est donc bonne.

La deuxième mesure a consisté en la demande d'un nouveau système de péréquation. La péréquation actuelle n'est pas parfaite, monsieur Bellanger : nos concitoyens surpaient leurs billets sur les vols en direction des villes rentables, et ce afin de financer les billets sur les vols vers des villes non rentables.

Permettez-moi de dire que nous sommes ici un certain nombre d'élus de villes de province desservies non par Air Inter, mais par des compagnies privées sur lesquelles le prix du billet province-Paris est supérieur au prix du billet Paris - New York !

M. Jean Chérioux. Exactement !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Ce n'est pas l'égalité des chances ! Ce n'est pas l'aménagement du territoire et ce n'est pas la République ! Au lieu de replier la compagnie Air Inter et de l'obliger à fermer les lignes non rentables, nous voulons inventer un nouveau système de péréquation conforme, hélas ! à la signature des gouvernements socialistes, dont les engagements nous empêchent de faire ce que nous voudrions. Nous voulons pouvoir donner une chance à Air Inter de ne fermer aucune ligne, de conserver ses emplois et d'ouvrir de nouvelles lignes au service d'un véritable aménagement du territoire.

C'est la mission que j'ai confiée au Conseil supérieur de l'aviation marchande, le 14 octobre dernier, en disant que nous n'ouvrirons pas de concurrence tant que nous n'aurons pas inventé avec le concours d'Air Inter un nouveau système de péréquation conforme à l'Europe. Qui s'occupe d'Air Inter ? Celui qui, ayant signé l'ouverture à la concurrence pour 1997, ne prépare rien depuis déjà deux ans et demi ou celui qui essaie d'inventer un système conforme à cette signature, que je regrette d'ailleurs, de telle sorte qu'Air Inter puisse maintenir ses lignes de province, préparer l'aménagement du territoire, sauver ses emplois et ne pas avoir à fermer les lignes aujourd'hui non rentables ? Là est la question ; elle est claire et simple.

Enfin, j'ai pris la décision de s'ouvrir à la concurrence les lignes Orly-Marseille et Orly-Toulouse que, respectivement, en avril 1995 et en avril 1996, alors que le gouvernement précédent a prévu d'ouvrir en avril 1997 toutes les lignes à toutes les concurrences. Et encore, sur les deux lignes en question, non seulement j'ai repoussé les dates à un an et demi et deux ans et demi plus tard, mais encore je n'ouvre ces deux lignes qu'à une seule compagnie chacune, de manière à organiser le mieux possible le ciel et à préparer la compétition.

Puis-je rappeler que, sur ces deux lignes, les bénéficiaires sont, au total, pour Air Inter, de 80 millions de francs ? Imaginons que ces mesures lui en fassent perdre la moitié, soit 40 millions de francs sur un chiffre d'affaires de 11 milliards de francs. Il faut tout de même savoir de quoi l'on parle !

Parallèlement, nous créons le système de péréquation qui permet de compenser les éventuelles pertes, et nous installons ainsi nos ailes avant l'ouverture totale européenne, ce qui paraît évident.

Voilà quel est le projet. Puis-je rappeler ce que personne ne semble avoir gardé en tête, à savoir que la convention entre l'Etat et Air Inter s'arrête en 1995 et que la signature du gouvernement précédent nous interdit de repasser une convention de monopole ? Si nous ne préparons pas une ou deux ouvertures limitées, la Commission nous imposera une ouverture beaucoup plus grande.

J'essaie de toute la force de ma conviction, dans le cadre dont j'hérite, de sauver la compagnie. Et l'on parle d'un plan Bosson ultralibéral d'ouverture. C'est surréaliste ! Le plan que nous essayons d'effacer, pour sauver la compagnie, c'est celui dont nous héritons ! J'affirme que mon plan est parfaitement cohérent, même s'il est peut-être trop timide par rapport aux chocs invraisemblables acceptés pour 1997.

Puis-je ajouter que je souhaiterais pouvoir négocier avec les autres Etats un étalement à partir de 1997 ? En effet, le choc sera, à mon avis, trop brutal. Mais la Commission me répond que le gouvernement précédent a obtenu, en 1990, sept ans de préparation et que c'est de notre faute si, au cours des trois dernières années, rien n'a été fait pour se préparer à l'ouverture européenne ! Telle est la réalité s'agissant du dossier Air Inter.

Qui remplit sa mission ? N'est-ce pas celui qui, malgré les grèves, essaie de bonne foi de trouver des solutions ? J'insiste sur la création du groupe de travail chargé de trouver une solution de péréquation, et j'espère bien que certains d'entre vous, dont M. Le Grand, accepteront d'en être membres afin de trouver, avec Air Inter, la meilleure solution.

Mais permettez-moi de regretter que, trois ans après avoir signé, on n'ait même pas créé un groupe de travail pour essayer de trouver une solution aux problèmes inévitables qui se poseront à la compagnie en 1997.

Telle est la réalité. Nous voulons servir les ailes françaises de toutes nos forces. Peut-être le faisons-nous à certains moments avec maladresse ? En tout cas, en ce qui concerne Air Inter, sûrement pas ! C'est pourquoi je ne puis accepter qu'un président de compagnie, qui était le négociateur français, démissionne en disant que ces mesures sont absurdes et que l'ultralibéralisme est dangereux !

M. Jean Chérioux. C'est la mauvaise foi socialiste ! Il ne faut pas vous étonner ! Elle est bien connue !

M. Jean-Pierre Masseret. Allons, monsieur Chérioux !

M. Jacques Bellanger. La polémique n'est pas une réponse !

M. Jean Chérioux. C'est la constatation d'une réalité bien triste !

M. Emmanuel Hamel. Voilà une merveilleuse lucidité !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. S'agissant de l'adaptation de la flotte, il est clair que, si le nouveau président de la compagnie Air Inter, M. Michel Bernard – je suis d'ailleurs très heureux que M. le Premier ministre m'ait suivi dans ce choix car je considère que M. Michel Bernard, comme M. Christian Blanc, est une chance pour le groupe – si le nouveau président, dis-je, veut renégocier les achats d'A 330, il est bien évident que je l'aiderai. Mais, monsieur Bellanger, quel gouvernement a imposé à Air Inter l'achat d'A 330 ? Les décisions ont été prises bien avant le mois de mars 1993 – vous le savez d'ailleurs pertinemment. Ici aussi, il s'agit de réparer les dégâts !

M. Jean-François Le Grand, rapporteur spécial. Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. En ce qui concerne l'établissement « Aéroports de Paris », je confirme, tout d'abord, que, même si les opérations sont transférées, la responsabilité du contrôle incombe toujours à l'Etat.

Je voudrais ensuite annoncer à la Haute Assemblée, sans attendre le FDES de lundi prochain, que les travaux de la troisième piste et de la troisième aérogare de Roissy-Charles-de-Gaulle seront lancés dans les prochains jours et que la mise en service interviendra en 1997 ; cela constituera une chance supplémentaire pour le transport aérien français et pour les ailes nationales.

S'agissant du mémorandum, je remercie ceux qui y ont fait allusion. Je rappelle que, dans ce mémorandum, figure une demande de modération des taux de rede-

vances aériennes et aéroportuaires. Mais nous n'entendons pas le faire seuls, au détriment des intérêts français, alors que nous ne sommes pas plus chers que les autres. Nous voulons le faire ensemble, au plan de la Communauté européenne. Nous avons proposé, si d'autres Etats nous suivent, de le faire immédiatement et de prêcher par l'exemple ; mais, je le répète, nous ne le ferons pas seuls.

Telles sont les principales réponses que je souhaiterais apporter aux intervenants.

J'ajouterai, à l'attention de M. Bellanger, que certaines de ses critiques portant sur la subvention à la construction aéronautique ne sont pas sans fondement. Permettez-moi cependant de souligner, monsieur le sénateur, que, parallèlement, la recherche en amont augmente de 25 p. 100 cette année, avec la part des crédits militaires qui sera détachée à la recherche aéronautique civile. Les crédits passeront de 400 millions de francs en 1993 à 500 millions de francs en 1994.

S'agissant de cette recherche, vous avez eu des mots très sévères pour le gouvernement actuel, monsieur le sénateur. Que dire du gouvernement précédent, qui avait diminué de 25 p. 100 ces mêmes crédits ? (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'Union centriste et du RPR.*)

M. le président. Je rappelle au Sénat que les crédits concernant le transport aérien et la météorologie seront mis aux voix, demain dimanche 28 novembre, à la suite de l'examen des crédits affectés au tourisme.

Toutefois, je vais appeler en discussion l'amendement n° II-9, présenté par MM. Vinçon et Cartigny.

ÉTAT B

M. le président. « Titre III, moins 248 524 074 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur le titre III est réservé.

« Titre IV, 2 435 269 168 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur le titre IV est réservé.

ÉTAT C

M. le président. « Titre V. – Autorisations de programme, 10 465 963 000 francs.

« Crédits de paiement, 4 567 836 000 francs. »

Par amendement n° II-9, MM. Vinçon et Cartigny proposent de réduire les autorisations de programme figurant au titre V de 10 000 000 francs, et les crédits de paiement figurant au même titre de 10 000 000 francs.

La parole est à M. Cartigny.

M. Ernest Cartigny. Monsieur le président, M. Vinçon ayant dû regagner son département, je défendrai cet amendement, dont je suis cosignataire.

L'amendement II-9 a pour objet de réduire de 10 millions de francs le chapitre 53-22, article 12, relatif aux études et recherches de base, et doté de 150 millions de francs en autorisations de programme et de 130,24 millions de francs en crédits de paiement.

L'économie réalisée devrait utilement être mise à profit pour abonder les crédits du chapitre 53-22, article 31, relatif au moteur CFM 56. Cette majoration aurait pour objet de financer le nouveau moteur CFM 56 3 XS, qui doit équiper les nouveaux avions Boeing 737.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Ernest Cartigny, rapporteur spécial. J'interviens cette fois au nom de la commission des finances. (*Sourires.*) Cette dernière émet un avis favorable sur l'amendement n° II-9. Il s'agit, en fait, de supporter les avances remboursables affectées au financement du moteur CFM 56 3 XS, qui est le moteur du Boeing 737 nouvelle version.

Cet amendement appelle deux observations de notre part.

Sur la forme, comme le Sénat ne peut ni majorer les crédits ni les transférer d'un poste à un autre, cet amendement minore les crédits du titre V en espérant que le Gouvernement rétablira ces crédits sur le poste souhaité. C'est dire si nous travaillons en confiance !

C'est une opération en deux temps. Le Sénat fera le premier pas, à charge, pour le Gouvernement, de faire le second. Nous attendons un engagement au moins théorique, sur ce point.

Sur le fond, je ne vois pas pourquoi nous renoncions, avant même d'y être obligés, au système des avances remboursables.

Le moteur CFM est un programme franco-américain, et nos partenaires, qui critiquent souvent ce système, en ont largement profité. La société Général Electric s'est toujours félicitée de la coopération exemplaire avec la SNECMA, et les critiques sur les avances remboursables ont toujours été à géométrie variable, en fonction, justement, de l'intérêt des résultats.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. L'exposé des motifs de cet amendement étant plus important que le texte lui-même, je répondrai à M. Cartigny sur le fond.

Le Gouvernement - il le sait - n'a pas souhaité inscrire de crédits pour le financement du nouveau moteur CFM 563XS, mais a significativement augmenté ceux qui sont affectés, pour 1994, à la recherche amont et respecte par ailleurs - je l'ai d'ailleurs signalé dans mon discours introductif - la totalité des engagements pris au titre des programmes précédents.

Je rappelle à la Haute Assemblée que la SNECMA a bénéficié d'une dotation en capital de 750 millions de francs en 1993 et qu'un nouvel effort d'actionnaire est envisagé en 1994. Le soutien à la SNECMA doit donc s'apprécier de façon globale.

En conséquence, je ne peux émettre, au nom du Gouvernement, qu'un avis défavorable sur l'amendement n° II-9.

M. le président. Monsieur Cartigny, l'amendement n° II-9 est-il maintenu ?

M. Ernest Cartigny. Oui, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-9, accepté par la commission et repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Le vote sur le titre V est réservé.

« Titre VI. - Autorisations de programme, 2 856 263 000 francs.

« Crédits de paiement, 1 428 450 000 francs. »

La parole est à M. Leyzour.

M. Félix Leyzour. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon ami M. Jean Garcia souhaitait intervenir sur ce titre. En son absence, je vous ferai part de ses préoccupations à l'égard de la crise que traversent Air France et sa filiale Air Inter. Sur ce point, beaucoup reste à dire, et des questions se posent encore.

En effet, la situation des compagnies françaises est pour le moins préoccupante : Air France a enregistré une perte de 3,2 milliards de francs en 1992, dont 800 millions de francs sur l'Atlantique Nord. De surcroît, les prévisions pour 1993 ne sont guère plus optimistes puisque les pertes sont estimées à 5,5 milliards de francs.

Notre compagnie est ainsi victime de la politique libérale que certains veulent encore aggraver, alors qu'Air France contribue au prestige de la France et que la qualité du travail des milliers d'employés, au sol ou navigants, est reconnue dans le monde entier.

Sans compter qu'il existe pas d'accord européen sur le repos et le travail des pilotes, ce qui ajoute à la gravité du contexte dans lequel évoluent nos compagnies.

Vous avez demandé, monsieur le ministre, à la direction générale d'Air France d'adopter un plan dans le but de renforcer la compétitivité de l'entreprise et de permettre le retour à l'équilibre.

Ce plan, prévoyant nombre de licenciements et rejeté par l'ensemble des salariés, a néanmoins recueilli votre approbation. Si j'ai bien compris ce que vous avez déclaré tout à l'heure, vous maintenez les objectifs ; vous modifiez seulement les moyens et les chemins pour les atteindre.

Je viens aussi d'apprendre à ce propos, par Mme Luc, qu'il est question de fermer et de transférer à l'étranger l'atelier de peinture. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est ? J'ose espérer que vous allez pouvoir démentir cette information.

Etant donné la situation qui leur était réservée, la réaction des personnels était prévisible. Si les représentants du personnel ainsi que les organisations syndicales avaient été entendus, la grève, qui a coûté cher à tout le monde, aurait pu être évitée.

A l'évidence, pour redresser la compagnie Air France, il est nécessaire d'associer les personnels aux décisions qui sont et seront prises.

Par ailleurs, même si la recapitalisation de la compagnie est nécessaire, elle ne doit cependant pas être une dernière contribution de l'Etat avant d'engager la privatisation du groupe.

Je le dis avec force : Air France doit rester un service public.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, annoncer dès maintenant que le groupe ne sera pas privatisé ?

Sincèrement, c'est la survie du pavillon français dans le transport aérien mondial qui est en jeu.

Par ailleurs, sa filiale Air Inter subit également les contrecoups du désordre international auquel il a été fait allusion tout à l'heure. Elle est, en fait, surtout menacée par la multidésignation provenant de la politique européenne, qui doit aboutir à l'ouverture totale du ciel français et européen à la concurrence en 1997.

Dans ce contexte, on comprend que les personnels s'élèvent contre l'ouverture du ciel français à la concurrence.

Pour nous être opposés aux orientations qui ont préparé la situation actuelle, je me sens autorisé à dire qu'il ne faut ni s'y complaire ni s'y enfoncer, mais qu'il faut en sortir.

M. Emmanuel Hamel. Soutenez le Gouvernement !

M. Félix Leyzour. Sur ce point, monsieur Hamel, votre groupe a soutenu davantage les orientations qui allaient dans le sens de la privatisation que nous.

M. Emmanuel Hamel. C'est votre jugement !

M. Félix Leyzour. Au mois d'octobre dernier, vous avez annoncé, monsieur le ministre, devant le Conseil supérieur de l'aviation marchande, l'ouverture à la concurrence des lignes Orly-Marseille et Orly-Toulouse, qui sont parmi les plus rentables d'Air Inter.

Vous devriez tirer les conséquences de l'expérience de Paris-Nice dont le bilan est loin d'être positif. D'une part, il n'y a pas eu de diminution des tarifs, d'autre part, le nombre des passagers ne s'est pas accru. Si le trafic a augmenté de 46 p. 100, cela s'est fait au détriment de l'environnement.

Cette politique, qui consiste à accepter une concurrence acharnée, aura pour conséquence, à terme, de remettre en cause la mission de service public et la participation à l'aménagement du territoire attribuée à Air Inter.

Telles sont, monsieur le ministre, mes chers collègues, les observations que mes collègues de la région parisienne, donc proches du site dont il était question, voulaient présenter dans ce débat.

M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis. Je demande la parole.

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

M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis. Je voudrais, très brièvement et très simplement, remercier M. le ministre d'avoir parlé aussi clairement de la situation du pavillon français, d'avoir apporté un certain nombre de précisions et d'avoir affirmé la position courageuse qui est celle du Gouvernement.

Je tiens également à le remercier d'avoir répondu aussi rapidement en ce qui concerne la péréquation en disant qu'il allait mettre en place un groupe de travail et de m'y avoir convié.

C'est bien volontiers, monsieur le ministre, que j'accepte cette mission en vous demandant, d'ailleurs, de faire preuve d'un peu de célérité car la situation est difficile et, dans cette affaire comme dans les autres, le plus tôt sera le mieux.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je tiens à rappeler quelques points à M. Leyzour.

En premier lieu, le plan Air France prévoyait, à la demande du Premier ministre, et cela dès l'origine, le moins de licenciements possible - au maximum quelques dizaines. Aujourd'hui, il n'est pas question qu'un seul licenciement soit accepté à Air France. Les choses doivent être claires !

En second lieu, les objectifs au Plan sont maintenus. Je vous rappelle ces objectifs, monsieur Leyzour : sauver la compagnie, sauver ses emplois, lui redonner l'agressivité commerciale, préparer un projet d'avenir, mobiliser les femmes et les hommes d'Air France autour de ce projet d'avenir en associant les personnels.

S'agissant de la privatisation du groupe Air France, le moins qu'on puisse dire est que le sujet n'est pas à l'ordre du jour. C'est une évidence pour tout le monde !

M. Jean Chérioux. Hélas !

M. Jean-Pierre Masseret. Ah !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. En ce qui concerne l'atelier de peinture, je n'ai aucune information sur ce point ; je me renseignerai.

Lorsque les événements sont graves, je fais partie des ministres qui, même s'ils doivent - veuillez m'excuser d'utiliser cette expression devant la Haute Assemblée - en « prendre plein la figure », considèrent qu'ils ont le devoir de se trouver en première ligne. C'est la mission du ministre !

Maintenant que la situation se redresse, avec un président que j'ai moi-même choisi, permettez-moi de laisser le président présider !

En ce qui concerne Air Inter, je rappelle que, contrairement à la ligne Paris-Nice, qui a fait l'objet d'une concurrence sauvage - acceptée par le gouvernement précédent - de la part de toutes les compagnies, je n'entends ouvrir Orly-Marseille et Orly-Toulouse - la première en avril 1995, la seconde en avril 1996, c'est-à-dire un an avant l'ouverture totale - qu'à une seule compagnie.

Même si je ne peux rien organiser - les règlements européens l'interdisent - je forme le vœu que, peut-être par chance, une compagnie nationale puisse s'y mettre, ce qui permettrait d'autant plus de préparer l'avenir.

Chacun peut le comprendre ! Agir dans le respect des règles de Bruxelles et donner leur chance aux compagnies françaises, c'est la mission que je me suis assignée, tout en regrettant les trois années qui ont été perdues dans ce domaine. La volonté profonde qui m'anime est de donner des chances nouvelles à Air Inter et que le nombre des emplois futurs augmente, au service d'un service public et de l'aménagement du territoire.

Monsieur le rapporteur pour avis, je vous remercie d'avoir accepté de participer à ce groupe de travail, auquel seront associées certaines personnalités. Il sera solennellement mis en place la semaine prochaine. *(Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR, et des Républicains et Indépendants.)*

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

Le vote sur le titre VI est réservé.

J'appelle en discussion l'article 60 rattaché aux crédits affectés à la météorologie.

Article 60

M. le président. « Art. 60. - A compter du 1^{er} janvier 1994, l'établissement public Météo-France est subrogé dans les droits et obligations détenus par l'Etat au titre de la météorologie nationale.

« La subrogation de l'établissement public Météo-France dans les droits et obligations de l'Etat prévue à l'alinéa précédent ainsi que le transfert des biens de l'Etat à Météo-France prévu par l'article 20 du décret n° 93-861 du 18 juin 1993 portant création de l'établissement public Météo-France ne donnent lieu à aucune indemnité ou perception d'impôts, droits ou taxes, ni à aucun versement au profit des agents de l'Etat d'honoraires ou de salaires prévus à l'article 879 du code général des impôts. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 60.

(L'article 60 est adopté.)

M. le président. Nous allons procéder à l'examen et au vote des crédits concernant le budget annexe de l'aviation civile et figurant aux articles 32 et 33.

Services votés

M. le président. « Crédits, 5 958 101 227 francs. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Ernest Cartigny, rapporteur spécial. Ainsi que je l'ai indiqué tout à l'heure dans la discussion générale, la commission des finances avait décidé de laisser l'adoption du budget annexe de l'aviation civile pour 1994 à l'appréciation du Sénat.

J'avais demandé à M. le ministre de nous donner toutes les indications qui nous permettraient, éventuellement, de modifier cette position. Après l'avoir entendu, je prends la responsabilité, ne pouvant réunir la commission des finances à cette heure, de donner, à titre personnel, un avis favorable. Je pense que c'est ce qu'elle aurait décidé.

M. Emmanuel Hamel. Nous vous approuvons !

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

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 32, au titre des services votés.

(Ces crédits sont adoptés.)

Mesures nouvelles

M. le président. « I. - Autorisations de programme, 1 780 248 000 francs.

« II. - Crédits, 1 067 739 014 francs. »

La parole est à M. Leyzour.

M. Félix Leyzour. Tout à l'heure, j'ai indiqué, que nous voterions contre l'article 33. Je me contenterai de le répéter.

M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis. Vous ne changez pas d'avis ?

M. Félix Leyzour. Malgré l'invitation de M. le rapporteur pour avis et la qualité de ce dernier, je ne changerai pas d'avis.

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

Je mets aux voix, au titre des mesures nouvelles, les autorisations de programme inscrites au paragraphe I de l'article 33 et les crédits inscrits au paragraphe II de l'article 33.

(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant le transport aérien, la météorologie et l'aviation civile.

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISMEII. - TRANSPORTS *(suite)*1. *Transports terrestres*2. *Routes*3. *Sécurité routière*

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement, des transports et du tourisme :

II. - Transports :

1. Transports terrestres ;

2. Routes ;

3. Sécurité routière.

La parole est à M. le ministre.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, les crédits de cette partie de mon budget qui recouvre les transports terrestres, les routes et la sécurité routière s'élèvent à 51,2 milliards de francs en moyens de paiement et à 53,7 milliards de francs en moyens d'engagement, soit une hausse de 3,4 p. 100 des moyens de paiement et de 6,1 p. 100 des moyens d'engagement par rapport à la loi de finances initiale pour 1993.

Cette progression, mesdames, messieurs les sénateurs, est d'autant plus notable que de nombreux ministères ont subi d'importantes annulations en début de gestion 1993, alors que mon département en a été largement épargné, et qu'il a, au contraire, bénéficié des crédits de la relance que vous avez votés au printemps et dont les effets vont se prolonger en 1994.

Cependant, vous le savez bien, les strictes dépenses budgétaires ne reflètent qu'imparfaitement les actions du ministère de l'équipement. Je citerai deux exemples.

Premier exemple : le budget des routes s'élève à environ 9 milliards de francs, alors que ce sont plus de 30 milliards de francs d'investissements routiers qui seront réalisés sous mon autorité en 1994, grâce aux cofinancements des régions et, surtout, à l'intervention des sociétés d'autoroutes.

La décision fondamentale prise par le Premier ministre de porter à 14 milliards de francs le montant desancements de travaux autoroutiers, contre moins de 9 milliards de francs au cours des dernières années jusqu'en 1992 et moins de 11 milliards de francs en 1993, année de la relance exceptionnelle, aura un impact considérable sur l'activité des travaux publics et l'emploi, en permettant de dégager des moyens que le budget de l'Etat ne peut trouver que par des ressources exceptionnelles, comme les recettes de privatisation anticipées lors du collectif de printemps. Cela permettra d'accomplir, en dix ans, le schéma autoroutier français réalisé par M. Méhaignerie et complété par ses successeurs.

Second exemple : un tiers environ de mon budget global est consacré à des dotations pour la SNCF, conformément au contrat de plan. Mais il ne s'agit quasiment pas de dotations d'investissement. Ainsi, la quasi-totalité du programme d'investissement de la SNCF - plus de 15 milliards de francs - n'est pas soumis à votre examen aujourd'hui, même si je ne doute pas que d'importantes questions me seront posées plus tard à ce propos.

L'examen de ce projet de budget reste, toutefois, l'occasion d'une présentation de la politique que je mène à la tête de ce ministère, politique qui vise à affirmer deux grandes priorités : premièrement, réaliser des investissements structurants au service de l'aménagement du territoire et de la qualité de vie ; deuxièmement, améliorer la sûreté des infrastructures, la sécurité et la satisfaction des usagers.

Sur le premier point, à savoir les investissements au service de l'aménagement du territoire et de la qualité de vie, j'ai tout mis en œuvre pour honorer la signature du gouvernement précédent et faire en sorte que le dixième contrat de plan ne soit pas honoré seulement à 81 p. 100 ou 82 p. 100 par l'Etat. En effet, il était nécessaire que nous n'ayons pas à négocier un XI^e Plan avec des régions qui auraient su que la signature de l'Etat n'avait pas de réelle valeur et qu'au moins 20 p. 100 de cette signature n'étaient pas suivis d'effet. Il en allait de la dignité de l'Etat.

M. le Premier ministre a bien voulu, dans le plan de relance, faire en sorte que nous puissions réaliser 98 p. 100 des contrats de plan, les 2 p. 100 restants représentant des opérations qui n'ont pas pu être réalisées ou des opérations qui ont été sacrifiées au bénéfice de telle ou telle autre opération pour laquelle les crédits prévus se sont révélés insuffisants par rapport au coût réel.

M. Etienne Dailly. C'est pas bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Il en allait de l'honneur de l'Etat. Je tiens à dire à la Haute Assemblée que le Gouvernement a honoré la signature des gouvernements précédents.

M. Etienne Dailly. Ce n'est pas si fréquent !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je souligne que l'impact de la relance sur l'activité des travaux publics a été, toutes sources de financement confondues, de près de 20 milliards de francs, si l'on prend en compte les crédits de la ville que Mme Veil a affectés à mon secteur.

J'ai ensuite préparé les contrats de plan avec les régions, qui engagent l'Etat pour cinq ans.

Vous savez, mesdames, messieurs les sénateurs, que les investissements de mon ministère représentent plus de 40 p. 100 des sommes engagées par l'Etat dans le cadre de ces contrats, qu'il s'agisse des routes, des voies ferrées, des ports, des aéroports, des transports combinés, des voies navigables, de tourisme ou de transport collectif dans la région d'Ile-de-France.

S'agissant de la traduction budgétaire en 1994 de ces investissements, je peux vous préciser que toutes les lignes concernées sont en augmentation. Je me contenterai aujourd'hui de présenter les trois plus significatives.

Examinons les investissements routiers tout d'abord, car j'ai bien noté les inquiétudes exprimées par les rapports de vos commissions.

Mesdames, messieurs, les sénateurs, les moyens alloués par l'Etat au réseau routier national progressent de 6 p. 100 en moyens d'engagement par rapport à la loi de finances initiale de 1993. S'il est vrai, permettez-moi d'insister sur ce point parce que la lisibilité n'est pas évidente, que les moyens de paiement sont en apparente diminution de 8,7 p. 100 - cela peut inquiéter - c'est parce que le Gouvernement a choisi d'ouvrir lors de la relance du printemps beaucoup plus de crédits de paiement qu'il n'était nécessaire.

Le crédit de 1,8 milliard de francs d'autorisations de programmes ouvert au printemps 1993 justifiait 600 millions de francs de crédits de paiement selon nos règles, nos clés traditionnelles. Or j'ai obtenu 2,6 milliards de francs, soit 2 milliards de francs de plus que nécessaire par rapport aux besoins de 1993.

M. Jean-Pierre Masseret. Le collectif de 1994 en sera majoré d'autant !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Toutes plaisanteries mises à part, je crois que jamais un gouvernement socialiste n'a été capable d'ouvrir des crédits de paiement correspondant aux autorisations de programme. Alors, 2 milliards de francs supplémentaires, cela n'est jamais arrivé !

M. Jean Chérioux. Très bien !

M. Jean-Pierre Masseret. C'est de la manipulation budgétaire ! (*Protestations sur les travées du RPR.*)

M. le président. Veuillez poursuivre monsieur le ministre.

M. Jean-Pierre Masseret. Nous en reparlerons, monsieur le ministre, dans le projet de loi de finances rectificative pour 1994 !

M. Jean Chérioux. Vous êtes experts, vous, en manipulation budgétaire !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je ne sais pas comment on manipule des crédits de paiement officiellement votés par le Parlement !

M. Etienne Dailly. Eux, ils savent !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Peut-être les manipulations étaient-elles possibles sous les gouvernements socialistes, mais elles ne le sont certainement pas sous ce gouvernement ! (*Exclamations sur les travées socialistes.*)

M. Jean-Pierre Masseret. Je prends le pari !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Ces 2 milliards de francs supplémentaires sont en partie consacrés à raccourcir les délais de paiement aux entreprises et en partie reportés sur 1994, diminuant d'autant les besoins d'ouverture de nouveaux crédits de paiement en 1994. En conséquence, les crédits disponibles en 1994 ne sont pas en diminution par rapport à 1993.

Cela étant rectifié, la vraie question, mesdames, messieurs les sénateurs, est la suivante : vais-je manquer de crédits de paiement d'ici à la fin de l'année ? La réponse à cette question dépend évidemment de la rapidité de conclusion des nouveaux contrats de plan et de la rapidité de mise en œuvre des travaux. Nous ferons tout pour que les choses soient rapides.

Aujourd'hui, les moyens disponibles me semblent suffisants pour 1994. Je comprends que M. le ministre du budget, constatant que j'ai 2 milliards de francs de crédits de paiement en trop, n'accepte pas d'en ajouter au moment de la présentation du projet de la loi de finances.

En tout état de cause, je n'accepterai pas, et M. le Premier ministre non plus, le cas échéant, si nous parvenons à aller assez vite - nous en avons la volonté - qu'une insuffisance de crédits de paiement ralentisse l'activité des travaux publics en 1994. Nous ne manquerons donc pas de crédits de paiement quoi qu'il arrive.

M. Etienne Dailly. Et bien alors ?

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Au sein de ces crédits routiers, la part des crédits réservés aux nouveaux contrats de plan s'élève à 4,4 milliards de francs, soit une hausse de 3,5 p. 100 par rapport à la loi de finance initiale de 1993.

Augmenter les crédits routiers de 6 p. 100, augmenter la part des autorisations d'emprunt des sociétés d'autoroutes, de 8,5 milliards de francs sous les gouvernements précédents à 14 milliards de francs, voilà des chiffres concrets qui ne sont pas manipulés et qui démontrent une volonté politique.

Nous continuerons un travail considérable qui permettra la poursuite des grands programmes engagés par l'Etat sur les autoroutes non soumises à péage - A 20 Vierzon-Brive et A 75 Clermont-Ferrand-Béziers - ainsi que sur la RN 7, qui assurent tout à la fois le désenclavement du Massif central et le délestage de l'axe autoroutier des vallées de la Saône et du Rhône.

J'ajouterai que la décision de M. le Premier ministre de rallonger encore les crédits routiers du XI^e Plan de 1,6 milliard de francs au bénéfice des trois grands axes -

la route des estuaires, la route Centre-Europe - Atlantique et la RN 88 - aura des répercussions importantes sur le budget.

S'agissant du réseau autoroutier, je voudrais rappeler l'engagement pris par les gouvernements précédents de réaliser en quinze ans le schéma directeur routier national. Or, il se trouve que, après que la quasi-totalité des déclarations d'utilité publique ont été prises pour 1995, 1996 et 1997, si nous n'avions pas accéléré les choses, certaines régions auraient dû attendre sept, huit, neuf ou dix ans pour lancer les travaux, ce qui aurait été insupportable. La décision de M. le Premier ministre de ramener de quinze à dix ans la réalisation du schéma autoroutier fondamental n'est pas qu'une promesse sur l'avenir puisqu'elle est inscrite dans ce projet de budget avec 14 milliards de francs d'autorisations d'emprunt.

Enfin, pour être complet, je souhaite souligner que, pour la première fois, les moyens consacrés à la réhabilitation, au renforcement et à l'entretien de notre réseau sont en hausse de 5,7 p. 100 et que j'ai la ferme volonté de poursuivre ce redressement après la lente regression des dernières années en ce qui concerne l'entretien de notre réseau.

S'agissant des investissements ferroviaires, le projet de budget pour 1994 prévoit des subventions à la SNCF pour l'achèvement du plan ferrovière breton, l'électrification de Paris-Caen-Cherbourg, la mise au gabarit B + de Paris-Le Havre, les derniers aménagements annexes du TGV Nord. Plus généralement, le programme d'investissement de la SNCF permettra la mise en service l'été prochain des dessertes TGV Paris-Londres et Bruxelles-Londres dans le cadre de l'ouverture du tunnel sous la Manche. A la fin de l'année 1994, les gares TGV de Roissy et de Marne-la-Vallée seront ouvertes ainsi que le contournement est de Paris à grande vitesse. De même, le tronçon sud du TGV Rhône-Alpes jusqu'à Valence sera mis en service au cours de l'hiver 1994.

Enfin, mais vous le savez déjà, un comité interministériel a permis en septembre dernier de prendre les dispositions nécessaires pour que la mise en service des TGV Valence-Marseille et Valence-Montpellier se fasse en 1999, décision fondamentale de M. le Premier ministre, et pour que le TGV Est soit réalisé dans son nouveau phasage pour l'an 2000.

J'ajouterai que, depuis le sommet franco-espagnol, nous avons lancé les études d'APS sur Montpellier-Le Perthus et signé un accord avec l'Espagne, qui va réaliser une ligne TGV Madrid-Barcelone-Le Perthus, raccrochée au système français.

En outre, depuis hier, nous avons signé un accord avec le Gouvernement italien. M. le Premier ministre a bien voulu décider le lancement de l'APS sur Lyon-Montmélian, les Italiens lançant en parallèle Suze-Turin. Avant la fin de l'année, le gouvernement italien aura lancé les études de Turin-Milan, Milan-Venise, Milan-Rome, Rome-Naples, se raccordant à l'Europe par un réseau TGV raccroché à la France.

Nous déposerons au Conseil des ministres européens en décembre prochain un dossier franco-italien au titre de l'initiative européenne de croissance sur la réalisation de la ligne Montmélian-Turin, permettant à l'invention française de placer notre pays au cœur des liaisons rapides du XXI^e siècle.

La troisième illustration de l'effort du ministère de l'équipement en faveur des équipements structurants porte sur les transports collectifs.

Il s'agit d'un effort sans précédent : pour l'Ile-de-France comme pour la province, grâce aux plans de relance « Equipement et ville », l'Etat - je ne sais pas si chacun le réalise - aura dépensé chaque année, en 1993 comme en 1994, deux fois plus qu'en 1992 pour aider les collectivités locales à se doter de transports collectifs urbains.

En Ile-de-France, les grands chantiers bénéficiaires sont EOLE, METEOR et la ligne D du RER ainsi que des opérations concourant à améliorer la desserte des banlieues comme Clichy, Montfermeil ou Mantes-la-Jolie.

En province, les grandes métropoles régionales - Lille, Roubaix, Lyon, Rouen, Nantes - bénéficient d'importants crédits, mais un soutien exceptionnel de l'Etat a également été accordé aux agglomérations moyennes. Jamais on n'avait fait autant pour les transports collectifs urbains.

La seule priorité d'action de mon ministère est la sûreté des infrastructures, la sécurité et la satisfaction des usagers.

Sur la route tout d'abord, un vrai programme d'exploitation des routes sera mis en œuvre dans le XI^e Plan, avec des crédits consacrés à la signalisation de direction qui progresseront de 8 p. 100 par rapport à 1993, ainsi que des moyens alloués aux investissements d'exploitation routière en hausse très sensible - 186 millions de francs contre 155 millions de francs en 1993.

La nouvelle répartition des compétences entre la direction des routes et une direction de la sécurité routière vraiment en charge de toute la politique d'exploitation du réseau doit permettre, avec des moyens nouveaux - le budget réel de la sécurité routière, difficile à analyser compte tenu des changements de structure, augmente de plus de 8 p. 100 - d'améliorer la sécurité sur nos routes après les chiffres inquiétants enregistrés ces derniers mois.

Dans le domaine du contrôle des transports routiers, les moyens financiers seront considérablement renforcés en 1994 - 20 p. 100 de plus - aussi bien en investissement qu'en effectifs ou en moyens de fonctionnement.

La lutte contre le non-respect des normes en vigueur dans la profession passe en effet par un renforcement de ces contrôles.

Bien évidemment, compte tenu de la crise qui sévit dans ce secteur économique, il faut aller bien au-delà : c'est ce que j'ai entrepris avec la mise en place d'un contrat de progrès dont les premières mesures seront effectives la semaine prochaine et dont les dispositions législatives seront soumises au Parlement au printemps prochain, avant qu'intervienne la seconde série de mesures de ce contrat de progrès ; je veux parler des mesures sociales, sur lesquelles la mission confiée à M. Dobias a recommencé à travailler depuis une quinzaine de jours.

Enfin, l'amélioration de la qualité du service offert aux usagers des transports en commun est une des priorités du Gouvernement. Une partie des efforts doit permettre de rendre plus sûrs les réseaux de la SNCF et de la RATP.

A cet effet, le programme engagé, voilà plusieurs années, à la RATP est poursuivi. Parmi les mesures qui vont être mises en œuvre, je citerai l'affectation de cent agents supplémentaires au service de sécurité, l'accélération du programme d'équipement des autobus en postes de conduite anti-agression, la mise en place sur ces véhicules d'un nouveau système de radiotéléphonie, l'ex-

tension à trois lignes de métro du nouveau service en station avec mise en place d'équipes mobiles et de dispositifs de télésurveillance, ainsi que le renforcement d'actions de prévention destinées à favoriser l'insertion sociale des exclus.

Le programme total d'investissement de la RATP pour améliorer la sécurité représentera 160 millions de francs en 1994.

La SNCF, de son côté, met l'accent sur ses lignes de banlieue d'Ile-de-France, sur la surveillance des trains et des gares, en implantant des bornes d'appel et des systèmes de télésurveillance. Elle crée un réseau d'une quarantaine de gares d'appui où les équipes chargées de la sécurité disposent de locaux spécialement équipés pour l'accomplissement de leur mission. Elle multiplie les actions d'ilotage – cent patrouilles circulant chaque jour – et rend, elle aussi, les cabines de conduite inviolables. Les moyens dégagés représentent 300 millions de francs sur quatre ans, dont plus de 150 millions de francs en investissement.

Sur le réseau grandes lignes, l'accent est mis sur la protection des sites sensibles – ateliers, TGV de Châtillon, de Villeneuve-Conflans et du Landy sur le développement de l'équipement – radio sol-train et l'amélioration de la sûreté dans les trains de nuit, tout particulièrement en période estivale. Les mesures mises en œuvre ont, d'ores et déjà, permis une diminution importante du nombre de vols et d'agressions enregistrés dans les trains de nuit depuis 1990.

Pour les deux entreprises publiques de transport – SNCF et RATP – l'amélioration de la qualité de service passe également par l'attention portée à la qualité de l'environnement.

Pour accroître la propreté des trains et des gares, des sommes importantes sont consacrées au nettoyage ; les contrats passés avec les sociétés de nettoyage comportent des obligations de résultats mesurés par des paramètres vérifiés périodiquement. Le service public doit être de qualité. La diminution sensible des graffiti dans les trains, tout comme dans les gares, permet de constater les progrès réalisés en ce domaine, grâce à l'effort consenti.

La RATP et la SNCF se réunissent très régulièrement avec les associations d'usagers pour renouer le dialogue, à la demande du Gouvernement, pour évoquer tous les problèmes liés à leurs déplacements quotidiens, avec la volonté d'écouter, de simplifier et d'expliquer. La régularité des circulations, l'accessibilité y sont évoquées, tout comme l'efficacité de la distribution des titres de transport.

Je souligne, concernant ce dernier point, le développement par la SNCF de nouveaux circuits de distribution – ventes par téléphone, minitel, distributeurs automatiques – en complément des circuits classiques – guichets des gares et des agences de voyage – pour favoriser l'achat à l'avance. La création d'un ticket d'accès, en cas de défaillance momentanée du réseau de distribution de la SNCF, qu'il s'agisse d'une panne de machine ou d'une affluence inhabituelle, permet aux voyageurs de monter à bord du train et de régulariser leur situation auprès de l'agent SNCF au même prix qu'en gare. Cela témoigne de la volonté du Gouvernement de réconcilier les Français avec le rail, avec leur SNCF et de rappeler que, si le service public doit être moderne, il doit d'abord être humain, ce que quelquefois l'entreprise publique avait oublié mais ce que le Gouvernement a exigé.

Retrouver le contact avec l'usager, respecter nos concitoyens, les entendre et les servir, tels sont les objectifs fondamentaux du projet de budget que je vous présente. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.)*

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

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, pour les transports terrestres. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je me contenterai de vous faire part des observations de la commission des finances sur la section « transports terrestres » du budget du ministère de l'équipement.

L'augmentation des concours de l'Etat à la SNCF destinés au fonctionnement du réseau principal en application du contrat de plan conclu avec l'Etat pour la période 1990-1994 explique, à elle seule, la progression de ce budget. Ces concours s'élèvent, en effet, à 35 milliards de francs. Il convient, à cet égard, de formuler deux remarques.

En premier lieu, l'augmentation des concours de l'Etat à la SNCF est moins élevée qu'il n'y paraît puisqu'il faut ajouter à la dotation perçue en 1993 1,8 milliard de francs provenant des recettes de privatisation.

En deuxième lieu, si la contribution de l'Etat au service de la dette reste stable, la dégradation de la situation financière de la SNCF est de nouveau inquiétante et rendra difficile le financement du schéma directeur des TGV. D'une part, la mise au point définitive des projets s'accompagnera vraisemblablement de surcoûts par rapport au schéma initial, qui prévoyait 180 milliards de francs d'infrastructures et 30 milliards de francs de matériel roulant.

Ainsi, les projets du TGV Est et du TGV Méditerranée, lancés le 21 septembre dernier, donnent respectivement lieu à des estimations de 30 milliards de francs et de 27,5 milliards de francs.

D'autre part, la généralisation précipitée du système SOCRATE s'est ajoutée à la récession pour entraîner une chute très sensible du trafic voyageurs puisqu'elle sera probablement de 5 p. 100 en 1993.

Cette mise en place se voulait concomitante de l'ouverture du TGV Nord afin d'adapter le système de réservation à une nouvelle politique de modulation tarifaire.

Cette baisse du trafic excède vraisemblablement celle qui aurait résulté de la seule conjoncture économique, le rail perdant de nouveau des parts de marché par rapport à la route.

Enfin, la dette considérable de la SNCF, qui pourrait s'élever à 180 milliards de francs à la fin de 1994, entraîne des frais financiers dont la croissance est beaucoup plus rapide que celle des concours de l'Etat au service annexe d'amortissement de la dette.

La situation est telle que l'important effort de l'Etat pour assainir le passif de la SNCF n'aura bientôt plus aucun effet sur la dégradation des finances de l'entreprise.

En 1993, la SNCF pourrait connaître un déficit de quelque 8 milliards de francs, contre 3 milliards de francs en 1992, et parvenir à l'équilibre en 1991.

Dans le contexte économique difficile actuel, cette situation suscite bien évidemment des inquiétudes car un accroissement de l'effort demandé à l'Etat et aux collectivités locales se profile, de même qu'une réduction des investissements de la SNCF.

M. Fournier a récemment évoqué quelle pourrait être la situation de la SNCF en 1994.

Il a souligné l'obligation, à la suite d'une directive européenne, de séparer les comptes de transports et les comptes de gestion d'infrastructures.

En 1994, le service grandes lignes pourrait enregistrer un bénéfice de l'ordre de 1,6 milliard de francs en dépit des obligations d'aménagement du territoire imposées à la SNCF ou auxquelles elle s'astreint.

Le fret va enregistrer, en 1994, un déficit de quelque 2 milliards de francs, soit une diminution par rapport à 1993, car la SNCF escompte des résultats positifs de l'ouverture du tunnel sous la Manche.

S'agissant du compte de gestion d'infrastructures, le déficit s'élèvera à quelque 7,5 milliards de francs, en raison du poids des investissements du réseau principal, de l'amortissement des charges financières et du coût du financement des déficits antérieurs.

Au total, en 1994, la SNCF pourrait connaître un déficit un peu moins élevé qu'en 1993 puisqu'il atteindra environ 7 milliards de francs. En tout cas, nous l'espérons, car nous sommes tous attachés au bon fonctionnement de cette entreprise.

Le niveau des investissements a globalement été maintenu. Ils progresseront pour la région parisienne, mais ils diminueront pour le réseau principal.

Quant aux personnels, 7 200 personnes partiront à la retraite mais 1 200 personnes seront recrutées. La différence sera compensée par les gains de productivité auxquels l'entreprise est tenue. Voilà, succinctement dressé, le bilan de la situation de la SNCF.

Il faudrait le compléter par le rapport élaboré récemment par le Sénat et par les nombreuses questions soulevées lors du débat qui s'est tenu ici même au début du mois d'octobre. Par ailleurs, une mission a été confiée à notre collègue M. Haenel afin de s'assurer des bonnes relations entre la SNCF et les collectivités territoriales, principalement les régions.

Le transport régional coûte cher à la SNCF, mais il s'agit d'aménager le territoire. En dépit du concours financier des collectivités territoriales, le déficit s'élèvera en 1994 à près d'un milliard de francs.

J'en viens maintenant à la contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens.

Les indemnités compensatrices versées à la SNCF et à la RATP, destinées à compenser l'écart entre les tarifs fixés par les pouvoirs publics et le prix de revient du transport, font l'objet d'un ajustement à la hausse très net par rapport à leur niveau de 1993.

Cette hausse est justifiée par le montant, certainement plus faible que prévu, du versement transport en raison de la mauvaise situation économique.

Les subventions d'investissement aux transports collectifs en Ile-de-France restent stables. A cet égard, je note une hausse importante de cette contribution en dépit de l'hypothèse d'une augmentation de la part de l'utilisateur dans le financement du transport urbain, qui sera supérieure de trois points au taux de l'inflation en 1994, après une hausse, en termes réels, proche de quatre points en 1993.

Il convient peut-être de s'interroger sur l'ampleur de cet ajustement, sans doute nécessaire, vers la vérité des prix. Mais jusqu'où peut-on aller, compte tenu, d'une part, des difficultés économiques, personnelles, financières ou salariales que connaissent un grand nombre de passagers et, d'autre part, de l'engorgement du trafic routier en Ile-de-France ?

S'agissant de la contribution de l'Etat aux transports collectifs de province, je note que le décalage de l'effort entre la province et l'Ile-de-France reste quand même important au détriment de la première. La participation des usagers demeure encore élevée en province. Le maintien de cette situation, qui n'est pas nouvelle, paraît difficilement justifié.

S'agissant des crédits affectés aux voies navigables, l'Etat ne conserve plus que des compétences résiduelles, le réseau principal étant géré par l'établissement public industriel et commercial Voies navigables de France.

Aussi l'essentiel de l'action de l'Etat réside-t-il dans une subvention à Voies navigables de France et dans une action économique en faveur de la batellerie.

Pour apprécier l'effort global de la puissance publique à l'égard des voies navigables, il convient donc désormais de prendre en compte, outre les ressources budgétaires, les ressources propres de l'établissement public Voies navigables de France, qui peuvent être évaluées à 638 millions de francs en 1994, soit une progression de 8 p. 100 par rapport à 1993.

A propos des voies navigables, sans doute serait-il utile que l'Etat affiche clairement ses priorités, notamment entre le chantier de la liaison Seine-Escaut et celui de la liaison Saône-Rhin.

M. Emmanuel Hamel. Et la liaison Rhin-Rhône ?

M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial. Effectivement, je ne l'ai pas évoquée, mais la liaison Saône-Rhin se trouve presque dans la même zone... Il est vrai que ce dossier reste ouvert et le Sénat sait à quel point vous y êtes attaché, monsieur Hamel.

Le potentiel fluvial français est important, et le réseau routier de plus en plus saturé. Ces chantiers doivent avancer.

Enfin, et j'en terminerai par là, le Gouvernement, pour 1994, a fait de l'amélioration du transport routier une priorité en augmentant fortement les crédits, certes modestes, du contrôle routier.

Il faut souhaiter que cette initiative soit couronnée de succès compte tenu de la croissance très rapide du transport routier au détriment des autres modes de transport. On ne peut que soutenir le Gouvernement sur ce point, en raison du danger que représente pour le réseau routier l'accroissement de la circulation des poids lourds.

En conclusion, mes chers collègues, la commission des finances a décidé de vous proposer d'adopter ce budget. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

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

M. Georges Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, pour les transports terrestres. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'année 1993 n'a pas été bonne pour les transports terrestres. L'exercice a, en effet, été dominé par les difficultés de la SNCF et par un certain « piétinement » des transports collectifs.

Dans ce contexte de morosité, les crédits affectés aux transports terrestres pour 1994 ne sont pas globalement mauvais. Je dirai même qu'ils sont bons, mais je me demande s'ils sont bien répartis.

Ils progressent, en effet, de 6,13 p. 100 par rapport au budget adopté en 1993 et atteignent 43,01 milliards de francs.

Mais, sur cette somme, les charges de retraite de la SNCF sont toujours aussi importantes puisqu'elles atteignent, à elles seules, plus de 13 milliards de francs. La compensation pour tarifs sociaux de la SNCF représente 1,77 milliard de francs.

Il importe de souligner l'évolution de certains postes.

La contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures de la SNCF atteint 11,8 milliards de francs, soit une progression de 19,8 p. 100 par rapport à 1993.

La contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens est en hausse de 8,5 p. 100.

En revanche, les dépenses en capital n'atteignent que 1,5 milliard de francs, soit une diminution de plus de 11 p. 100 par rapport à 1993.

Ainsi que M. Masseret vient de le souligner, la SNCF se trouve dans une situation financière préoccupante.

Son endettement, qui suscite de grandes inquiétudes au sein de la commission des affaires économiques, dépassait 142 milliards de francs à la fin de 1992. Ses charges financières atteignent 12 milliards de francs. Son budget d'investissement s'établit à 21,3 milliards de francs. Ses effectifs, quoique en repli, comptent 193 361 agents.

Tout en ayant réalisé un chiffre d'affaires de 55,4 milliards de francs, soit l'équivalent d'Air France, elle a enregistré un déficit de 2,4 milliards de francs en 1992. Ce déficit atteindra 7,3 milliards de francs en 1993, selon les dernières informations données par M. Fournier.

Cet effondrement s'explique par le recul du trafic des voyageurs de 5,9 p. 100 à 10 p. 100 selon les lignes, par le fléchissement du fret, qui est largement lié à celui de l'activité économique ; et, enfin, par le lancement désastreux, comme vous le savez, monsieur le ministre, du nouveau système SOCRATE, dont notre commission a débattu dès le mois de mars.

Certes, l'extension progressive du réseau TGV suscite de l'espoir. Le TGV Nord dessert Lille en une heure depuis mai 1993. Le TGV Atlantique arrive – il est vrai à vitesse normale sur une partie du parcours – jusqu'à La Rochelle. L'interconnexion des TGV en Ile-de-France est en voie de réalisation.

Quant aux projets, ils sont nombreux, mais coûteux : TGV Alpin, TGV Méditerranée, TGV Est, sans parler du Montpellier-Barcelone, d'un Rhin-Rhône – vous les avez énumérés – et du Lyon-Turin-Milan, dont nous vous félicitons, car c'est effectivement une ouverture très grande de l'Italie vers la France.

Mais, sur notre territoire, monsieur le ministre, ces projets qui font l'admiration des milieux fortement urbanisés engendrent la crainte dans la France profonde. Ce n'est pas le cas à Annecy, évidemment !

En effet, l'extension du TGV s'accompagne trop souvent d'un effondrement de la qualité sur les grandes lignes traditionnelles qui subsistent dans les interstices. Cela a été le souci de la commission des affaires économiques. Je pense à Paris-Bâle, à Paris-Saint-Quentin, à Paris-Caen-Cherbourg et, même, à Paris-Limoges. Notre collègue, sénateur de cette ville, met dix minutes de plus qu'il y a quinze ans sur ce trajet.

J'observe qu'on sollicite les collectivités territoriales pour participer au financement, comme pour le TGV Est, dont vous avez parlé, mais celles-ci attendent longtemps les compensations promises pour des dessertes d'intérêt régional. Je pense à la Haute-Marne. Notre collègue M. Poncelet l'a rappelé il n'y a pas si longtemps.

Permettez-moi, monsieur le ministre, en ma qualité d'élu de la Champagne méridionale, de vous demander de faire en sorte que l'électrification de la ligne Paris-Bâle

soit complétée entre Gretz et Chalindrey et que celle de la ligne Châlons-sur-Marne-Saint-Dizier-Chalindrey – qui devrait être utilisée pour le fret – soit rapidement mise en place.

L'activité du dépôt SNCF de Chalindrey devra être maintenue, dans ce cas, pour l'entretien des matériels diesels et électriques, comme cela s'est fait jusqu'à ces derniers temps. Il y va de la survie de toute une région, classée 5B, qui sera encadrée de TGV mais privée d'irrigation ou de raccordement à Paris et au réseau international. Que pensez-vous d'un tel aménagement du territoire, monsieur le ministre ?

M. Fournier, président de la SNCF, par lettre du 23 juin 1993, évoque ces électrifications, projets pour lesquels, écrit-il, « la SNCF souhaiterait trouver, dans le cadre du XI^e Plan, des financements qui permettraient de ne pas obérer son compte d'exploitation ». Or, dans le XI^e Plan, il n'y a pas, en Champagne-Ardenne, de crédits prévus pour les équipements ferroviaires !

Paradoxalement, le conseil régional de Champagne-Ardenne participe au financement du TGV Est, ce qui permet à la SNCF de sacrifier la ligne Paris-Bâle, et cela sans mesure compensatoire.

Face à la dégradation permanente du compte d'exploitation de la SNCF – 3 milliards de déficit en 1992 et 7,3 milliards en 1993 – notre commission n'a pas cru devoir garder le silence.

Elle juge notamment, en cette période de réflexion sur l'aménagement du territoire, qu'il conviendrait d'éviter les effets néfastes des liaisons TGV sans dessertes régionales rationnelles et simultanées permettant d'assurer le développement économique de l'ensemble du territoire.

Faut-il rappeler – la commission l'a fait – que réalisés isolément les TGV sont des instruments de désertification et de transfert de matière grise ? Chacun pense aux « turbo-profs », aux « turbo-ingénieurs », etc., que vous connaissez certainement aussi.

Une réflexion globale s'impose, mais pour une majorité des membres de notre commission, en aucun cas il ne faut accepter le transfert aux régions des services régionaux de voyageurs avec le transfert du crédit de 4 milliards alloué à la SNCF, crédit qui est déjà insuffisant.

Les charges des conseils régionaux sont sans cesse alourdies et nous verrions naître rapidement en France – en l'absence d'une modulation en rapport avec la richesse régionale – des services régionaux à plusieurs vitesses.

Notre commission considère qu'il est très préoccupant que les investissements sur le réseau classique baissent de 12 p. 100 pour 1994, alors que celui-ci souffre déjà de sous-investissements. Il y a là, pour elle, un fait difficilement acceptable.

Face à ces difficultés, notre commission estime qu'il conviendrait de rationaliser plus encore la gestion de la SNCF, tout en respectant le service public.

Pour cette raison, selon notre commission, une mission de conseil devrait être confiée à l'inspection générale des finances, comme cela a été fait en 1991 pour la RATP, à la demande du président de l'époque, M. Blanc.

Cette mission porterait non seulement sur la société elle-même, y compris sur le service national des messageries, le SERNAM, mais aussi sur les filiales, notamment celles qui œuvrent dans le domaine du transport routier de marchandises.

Il faut aussi revoir la tarification. En effet, les tarifs ont crû plus fortement sur les courtes distances que sur les longues distances.

Ce choix - qui pèse lourd en matière d'aménagement du territoire - a abouti à rendre la voiture individuelle et le camion plus compétitifs encore sur les courtes distances et, sans nul doute, a détourné du réseau ferré de nouveaux usagers.

Ne serait-il pas intéressant de s'inspirer de l'exemple de la Suisse, qui a su concevoir une tarification « courte distance » ?

Il faut aussi redonner à la SNCF sa vocation ferroviaire et céder, si nécessaire, certaines filiales routières, ne serait-ce que pour alléger sa dette.

J'en viens à la RATP, qui, malgré une légère croissance de son trafic, a dégagé un déficit de 135 millions de francs en 1992.

Pour 1993, avec un trafic à peu près identique, les résultats devraient - selon les experts - connaître « un plateau », mais il faut savoir que les tarifs ont augmenté de 5,8 p. 100 en mai et que le versement transports rapporte 4 milliards de francs à la RATP, soit une augmentation de 25 p. 100 par rapport à 1992.

La subvention compensatrice traditionnellement versée par l'Etat et représentant 3,98 milliards de francs pour 1993 va atteindre 4,27 milliards de francs en 1994.

Curieusement, le recul que nous avons salué pour cette année semble sans lendemain, ce qui est regrettable dans une logique de péréquation au nom de l'aménagement du territoire.

Ce sont les provinciaux qui paient pour les transports parisiens !

Pour l'exercice 1993, les prévisions de trafic pour la RATP sont peu réjouissantes.

Confrontée à des résultats d'exploitation préoccupants, la RATP va devoir, en 1994, résoudre des difficultés non négligeables. Il lui faudra d'abord améliorer ses résultats d'exploitation.

Je rappelle que la dérive critiquable des coûts de fonctionnement de 1988 à 1991 a été soulignée par le rapport de l'Inspection générale des finances qui a été remis au Gouvernement en octobre 1992. On s'est aperçu que les coûts de fonctionnement hors frais de personnel n'avaient crû que de 10 p. 100 entre 1985 et 1988 ; ces mêmes coûts ont crû de 41,4 p. 100 entre 1988 et 1991.

D'après l'Inspection générale des finances, « la dérive constatée depuis 1988 a été favorisée par l'absence d'un véritable contrôle de gestion. Elle traduit des choix industriels contestables ou erronés ».

Bien entendu, la commission des affaires économiques ne peut que souligner la gravité de ces observations. Elle espère que la direction de la RATP en a tiré toutes les conséquences.

La RATP a plusieurs problèmes à surmonter.

Il y a d'abord la situation sociale, qui est préoccupante. Avec les grèves, ce sont à nouveau les usagers qui sont pris en otage. La mise en place d'un service minimal s'impose, en concertation avec les organisations représentatives du personnel.

La réforme des procédures de gestion est en cours. L'objectif de sécurité ne doit pas être perdu de vue.

Enfin, une réforme de la tutelle est envisageable. C'est un sujet dont on parle depuis quelques dizaines d'années. Certains ont suggéré une modernisation du syndicat des transports parisiens, qui ferait une place plus décisive à la région d'Ile-de-France, pour autant que celle-ci accroisse sa participation financière. Il y a là matière à réflexion au titre de l'aménagement du territoire.

J'en terminerai par les transports collectifs en province, qui représentent 23 milliards de chiffre d'affaires et 120 000 emplois. Ils ont connu un fléchissement de leur fréquentation en 1992-1993. Leurs besoins actuels de financement atteignent 4,5 milliards de francs.

A l'horizon de l'an 2000, le coût des projets à réaliser s'élève à quelque 23 milliards de francs pour les bus de province et 63 milliards de francs pour les projets de transports en commun en sites propres provinciaux, sans parler de Rennes, bien sûr.

Le financement de ces équipements paraît, là aussi, constituer un des enjeux d'une véritable politique d'aménagement du territoire.

Mais, hélas ! les transports urbains ne recevront que 361,4 millions de francs de crédits de paiement en 1994, soit une diminution de 18 p. 100 par rapport à 1993.

M. le président. Il faut donner l'avis de la commission.

M. Georges Berchet, rapporteur pour avis. Je tiens à formuler deux considérations.

La première est une proposition dont je me fais ici l'interprète. Monsieur le ministre, pouvez-vous demander, en accord avec votre collègue, le ministre du budget, qu'une mission d'analyse et de conseil soit confiée, dans les meilleurs délais, à l'Inspection générale des finances au sujet de la gestion financière et commerciale de la SNCF et de ses filiales ?

La seconde est une décision : celle qui a consisté à s'en remettre à la sagesse du Sénat pour l'adoption des crédits des transports terrestres, compte tenu, surtout, de l'insuffisante prise en compte des impératifs d'aménagement du territoire que révèle la faiblesse de certains chapitres, par exemple la baisse des crédits d'investissement de 12 p. 100 sur le réseau classique.

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

M. Paul Loridant, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, pour les routes et la sécurité routière. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la présentation de son budget par le ministre ayant été fort complète, je me contenterai de vous livrer les quelques remarques de la commission sur les crédits des routes et de la sécurité routière.

S'agissant des investissements dans le développement du réseau routier, je salue l'effort - appelé de mes vœux lors des budgets précédents - qui a été réalisé par la loi de finances rectificative et qui permettra un taux d'achèvement des contrats satisfaisant à la fin de 1993 : 97 p. 100, 98 p. 100, avez-vous dit.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. C'est vous qui avez raison.

M. Paul Loridant, rapporteur spécial. L'Etat honorera ainsi sa parole, ce dont je me félicite.

En revanche, je m'inquiète de la part prise par les investissements routiers dans le XI^e Plan 1994-1998. En effet, si on estime les autorisations de programme ouvertes en loi de finances initiale au cinquième de ces contrats, à savoir 4,4 milliards de francs - chiffre que vous avez confirmé tout à l'heure - l'enveloppe globale du secteur routier ne serait que de 22 milliards de francs, valeur 1993, contre 26 milliards de francs, valeur 1993, lors du X^e Plan, alors même que l'effort global de l'Etat destiné aux contrats de plan augmente de 32 p. 100 pour atteindre 67,5 milliards de francs.

Je prends néanmoins acte de l'effort particulier qui devrait être fait en faveur de la RN 88, de la rocade des estuaires et de la route Centre Europe Atlantique, la RCEA. L'Etat devrait y consacrer 1,65 milliard de francs sur la période.

A propos de la RCEA, j'exprime plus particulièrement le souhait que son chantier soit mené à bonne fin tant son importance est grande pour l'aménagement du territoire. Je me fais l'écho, en particulier, des parlementaires qui suivent de près ce dossier. Je pense notamment à nos collègues de la Creuse, MM. Moreigne et Chervy.

Enfin, je remarque que l'achèvement des programmes spéciaux hors contrat concernant l'A 20, l'A 75 et la RN 7 devient de plus en plus improbable à l'horizon de 1996, l'augmentation des crédits qui leur sont alloués, quoique non négligeable, étant insuffisante et insatisfaisante.

En ce qui concerne l'entretien du réseau routier national, j'observe avec satisfaction la remontée de 3 p. 100 des crédits, qui sont pratiquement maintenus au niveau atteint en loi de finances rectificative.

Cependant, il est absolument nécessaire que cette année 1994 marque une véritable et irréversible inflexion et que l'on assiste à une remontée de ces crédits, qui ont baissé de 33 p. 100 depuis 1988.

En effet, les efforts d'entretien ne sont plus, depuis plusieurs années, en rapport avec la croissance du trafic et celle de la surface du réseau.

S'agissant du développement du réseau autoroutier, je constate la volonté de l'Etat de se désengager tout en souhaitant une accélération des programmes.

D'un côté, les sociétés d'autoroutes devront rembourser à l'Etat 4 milliards de francs d'avances par anticipation, ce qui va réduire leur capacité d'autofinancement.

De l'autre, M. le Premier ministre a annoncé une augmentation du volume d'emprunt autorisé de ces sociétés, qui passerait à 14 milliards de francs par an dans les dix ans à venir.

Cela signifie que les autoroutes devront trouver leur financement sur les marchés dès 1994.

Je considère que le désengagement de l'Etat - qui est compréhensible - doit s'accompagner d'un moindre interventionnisme de sa part dans la fixation des tarifs de péage, dont le rôle devrait être redéfini.

J'ai invité la commission des finances à réfléchir sur une évolution de la loi déjà ancienne de 1955, sur la conception du péage sur les autoroutes. Monsieur le ministre, si vous ne déposez pas, sur ce point, un projet de loi, c'est la commission des finances qui préparera une proposition de loi à ce sujet.

J'ai souhaité, comme les années précédentes, faire le point sur un aspect particulier du réseau routier français. Cette année, mon attention s'est portée sur les liaisons France-Espagne et sur les infrastructures transpyrénéennes.

Je me suis rendu, au cours de l'été, dans les départements des Pyrénées-Atlantiques, de l'Ariège et des Pyrénées-Orientales afin de contrôler sur place l'emploi des fonds de l'Etat pour la réalisation des deux nouvelles voies longitudinales européennes : la voie E 7, Bordeaux-Pau-Saragosse, passant par le tunnel du col du Somport, actuellement en projet, et la voie E 9, Toulouse-Foix-Barcelone, empruntant le tunnel du col de Puymorens, actuellement en travaux.

En outre, je me suis intéressé à des liaisons routières propres au département des Pyrénées-Orientales, à savoir la traversée de la Cerdagne par la route nationale 116 et la route nationale côtière 114.

S'agissant de cette dernière, monsieur le ministre, je me dois de vous féliciter, au nom de la commission des finances, pour la réalisation des travaux de déviation qui permettent de préserver le site merveilleux de Collioure et de Port-Vendres.

Pour ce qui est du projet E 7, j'ai observé que cette liaison était généralement conçue, du côté français, comme devant avoir une utilité interrégionale plus que comme constituant une alternative avec le passage par Hendaye.

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

M. Paul Loridant, rapporteur spécial. Cette conception ne semble pas prévaloir du côté espagnol, où les efforts déjà accomplis ou à venir sont importants, en tout cas beaucoup plus importants, me semble-t-il, que du côté français.

Il en est de même des liaisons proprement interrégionales telles que la RN 125, par le tunnel de Saint-Béat, où les travaux sont plus avancés du côté espagnol que du côté français.

Un autre exemple du même type peut être donné en ce qui concerne les Hautes-Pyrénées : à partir de Lanne-mezan, une simple départementale, la D 929, assure la jonction avec un des principaux itinéraires espagnols d'accès à Saragosse et à Barcelone, ce qui ne manque pas d'inquiéter les élus du département, en particulier notre collègue Mme Durrieu, chargée de ce dossier au conseil général.

J'ai donc malheureusement dû constater, pour le regretter, que les Espagnols étaient plus avancés que nous sur ces divers chantiers.

S'agissant du projet E 9, j'ai constaté le bon avancement des travaux du col du Puymorens, dont l'objectif est de délester le passage par le col du Perthus. Cependant, les projets actuels pour le débouché du tunnel ne paraissent pas de nature à permettre un gain de temps très significatif sur l'axe Toulouse-Barcelone par rapport à la traversée du Perthus à partir de Toulouse.

Sur place, je me suis inquiété de la desserte locale, afin que les nouvelles voies ne fassent pas seulement des Pyrénées un lieu de passage, mais contribuent aussi au développement local, conformément au souci du Gouvernement quant à l'aménagement du territoire.

C'est ainsi que je me suis fait confirmer que le nœud routier de Bourg-Madame, qui doit permettre d'améliorer la desserte de la Cerdagne depuis la RN 20, figurait parmi les priorités du contrat de plan Etat - Languedoc-Roussillon pour la période 1994-1998.

J'ai également pu constater le respect des délais et la qualité des travaux réalisés sur la route côtière RN 114.

S'agissant du nœud routier de Bourg-Madame, je vous informe que j'ai écrit au président de la Commission européenne, M. Jacques Delors, pour demander que 50 millions de francs provenant du programme INTER-REG 2 soient débloqués en faveur de ce projet d'intérêt européen. Je souhaite, monsieur le ministre, que l'initiative que j'ai prise, en liaison avec le préfet du département et le président du conseil général, soit appuyée par vous-même et vos services.

Enfin, je crains que le volume des investissements en infrastructures routières dans la région d'Ile-de-France ne se dégrade assez fortement au cours du XI^e Plan.

En effet, pour des raisons légitimes d'aménagement du territoire, l'enveloppe destinée aux routes de la région d'Île-de-France devrait être en baisse sensible. La rocade A 86 devrait, en conséquence, être le seul projet véritablement mené à bien au cours du prochain Plan.

M. Etienne Dailly. Hélas !

M. Paul Loridant, rapporteur spécial. Seul un recours généralisé à la concession paraît de nature à résoudre le problème du financement des axes principaux de la région, mais il faudra admettre la nécessité du péage, solution qui, au demeurant, ne me paraît pas aller dans le sens de l'équité.

Avant de vous faire part de mes observations sur le budget de la sécurité routière, je tiens à exprimer ma plus vive indignation - et le mot est faible - face à la remontée de l'insécurité routière, observable depuis le printemps. Je pèse mes mots, monsieur le ministre et je sais que vous partagez mon sentiment : c'est un scandale intolérable !

Les dernières statistiques connues font ainsi état de 780 morts au mois de septembre, montrant que ce recul de la sécurité routière, qu'on pouvait croire lié à la période de vacances, pourrait avoir des causes beaucoup plus profondes. Le nombre des personnes tuées sur la route chaque année dépasse à nouveau le niveau effroyable de 9 000 morts.

A cet égard, l'effet purement psychologique du permis à points semble s'être dissipé, alors qu'une amélioration continue de la situation avait été observée depuis son entrée en vigueur jusqu'au mois d'avril 1993.

L'évolution du budget de la sécurité routière est difficile à interpréter compte tenu des importantes variations de structures dont il fait l'objet.

Si l'on compare avec la loi de finances initiale de 1993, les moyens de paiement stagnent - ils baissent en fait de 0,7 p. 100 - et sont mêmes réduits de 16,5 p. 100 si l'on tient compte de la loi de finances rectificative de juin dernier. Cependant, sur 150 millions de francs de crédits de paiement ouverts par cette loi, 50 millions de francs sont reportés sur l'exercice 1994.

Je rappelle que le montant des crédits n'est pas, en ce domaine, proportionnel à l'efficacité de l'action. La voie normative ainsi que les crédits de la police et de la gendarmerie ont également une grande importance.

Pour 1994, le Gouvernement s'oriente vers deux priorités : d'une part, la politique d'exploitation routière, tendant à améliorer la gestion de la circulation, et, d'autre part, le renouvellement de l'effort de sécurité, notamment par le contrôle technique des infrastructures qui sera expérimenté en 1994 et par le soutien privilégié à la conduite accompagnée dès l'âge de seize ans comme mode normal d'apprentissage de la conduite.

J'encourage ces efforts qui paraissent aller dans le bon sens.

Enfin, j'estime que l'action de l'Etat en 1994 devra donner un nouveau souffle à la politique de sécurité routière, très efficace dans la période récente grâce à quelques innovations majeures : le permis à points, le contrôle technique obligatoire, la limitation de vitesse à 50 kilomètres par heure en ville. Ces mesures doivent être réellement mises en œuvre, monsieur le ministre.

J'ai, hélas ! quelques doutes sur leur application dans certaines régions du territoire de la République. Je songe ici, notamment, à l'Île-de-France, où tous les commissariats, d'après les informations qui m'ont été communiquées, ne disposent pas encore des moyens matériels relatifs au suivi du permis à point. Mais je pense surtout aux

régions du pourtour méditerranéen, où, pour des raisons selon moi « culturelles », les citoyens paraissent avoir une conception assez élastique du respect des lois et des règlements de la République.

Peut-être serait-il nécessaire, dans la perspective d'une harmonisation européenne, de réduire le taux maximal d'alcoolémie toléré, qui est actuellement de 0,80 gramme d'alcool par litre de sang.

La commission des finances ayant adopté les crédits des routes et ceux de la sécurité routière, j'appelle la Haute Assemblée à faire de même. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Dumas, en remplacement de M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, pour les routes et les voies navigables. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, vous comprendrez que mes premiers mots soient destinés à souhaiter à notre collègue M. Jacques Braconnier un complet et prompt rétablissement, d'ailleurs déjà largement amorcé.

La commission des affaires économiques et du Plan s'est tout d'abord inquiétée de voir les crédits consacrés aux routes apparemment régresser de 8,7 p. 100 dans le projet de budget pour 1994. Cependant, avant même que vous ne montriez, monsieur le ministre, qu'il y avait là un effet d'optique, nous avons perçu que le plan de rattrapage qui avait permis d'honorer les contrats de plan Etat-région entraînait des reports de crédits de paiement sur 1994.

Nous avons donc nous-mêmes considéré ce budget comme un budget d'attente, dans l'espoir que le prochain consacrerait une reprise de l'effort.

Vous êtes allé au-devant des désirs de la commission en nous annonçant, dans votre propos liminaire, que, le cas échéant, le Gouvernement n'hésiterait pas, au cours de cet exercice, à opérer les ajustements nécessaires pour que les contrats de plan qui vont prochainement être signés entre l'Etat et les régions soient à coup sûr honorés.

Il n'en demeure pas moins que, envisagée dans la durée, la situation des crédits routiers nous paraît préoccupante. Ainsi, depuis 1968, en francs constants, la somme que l'Etat consacre aux infrastructures routières et autoroutières a diminué de 22 p. 100, et de moitié depuis 1975.

La commission a craint que cette tendance, qui s'est développée pendant tant d'années, ne soit due à quelques idées fausses propagées sur le réseau routier.

C'est pourquoi il convient de rappeler que celui-ci assure 90 p. 100 des trafics en voyageurs-kilomètre et plus de 70 p. 100 du fret en tonnage. Le transport routier représente en fait un secteur extrêmement important de l'économie française.

Tous ceux qui s'emploient à obtenir une meilleure répartition des flux entre tous les modes de transport - et, pour m'occuper de ces questions à un niveau régional, je sais combien cela est indispensable - mesurent toutes les difficultés techniques qu'il faut vaincre. Il savent qu'il faudra attendre encore un certain nombre d'années avant que l'effort multimodal fasse mieux que ralentir la progression de la pression exercée sur les routes, et encore plus longtemps avant que puisse réellement s'inverser la tendance.

C'est pourquoi l'effort portant sur les réseaux routiers et autoroutiers doit absolument être poursuivi, voire accentué. C'est à cette condition que l'on répondra aux besoins de l'économie et aux aspirations de nos concitoyens.

Cela donne toute son importance à la récente déclaration de M. le Premier ministre indiquant que le schéma autoroutier allait être réalisé dans un délai plus bref que celui qui était prévu, ce que vous avez confirmé tout à l'heure, monsieur le ministre.

Dans cette perspective, on fait, bien entendu, largement appel non seulement aux collectivités territoriales, qui ont déjà assuré plus de 25 p. 100 du financement des infrastructures routières en 1992, mais aussi aux sociétés concessionnaires d'autoroutes, qui en ont pris en charge plus de 50 p. 100.

La commission des affaires économiques n'a pas manqué de faire observer, à ce sujet, qu'il conviendrait d'envisager, en conséquence, certains transferts de compétences et de moyens vers les collectivités territoriales en cause.

Il faudrait aussi, comme l'a très bien dit l'excellent rapporteur de la commission des finances, que l'Etat renonce à exercer une pression trop forte sur les sociétés d'autoroutes, auxquelles il convient de laisser une certaine liberté afin qu'elles puissent effectivement nous ouvrir des possibilités de financement nouvelles.

C'est sur les péages que sont assises toutes ces possibilités de financement, ces péages considérés comme justes parce qu'ils font payer l'utilisateur, forcément pollueur, d'infrastructures dont il se sert.

La commission des affaires économiques trouve intéressantes les expériences de modulations. Il lui semble en effet que ces modulations devraient permettre une meilleure utilisation du réseau existant, par un meilleur étalement, et permettre d'éviter, autant que faire se peut, le mélange des trafics à certains horaires : trafic domicile-travail, trafic local, trafic de transport et de transit.

La commission s'est inquiétée du devenir de l'ensemble de ce système de financement, assis sur la caisse nationale des autoroutes et sur l'établissement public Autoroutes de France, alors que les sociétés d'autoroutes les plus rentables et les plus anciennes arrivent au terme de leurs remboursements. Elle aimerait savoir ce que vous envisagez, monsieur le ministre, pour assurer la péréquation nécessaire à un bon aménagement du territoire, permettant de faire financer les autoroutes les moins rentables par les plus rentables, et pour concilier cette péréquation avec une diversité des sociétés d'autoroutes, souhaitable pour une bonne insertion dans la vie locale. Ses préférences se porteraient peut-être vers un système de holding financier qui permettrait de faire supporter, par les sociétés les plus prospères aujourd'hui, la charge des autoroutes à réaliser dans des conditions plus difficiles.

Tout cela est d'autant plus nécessaire que la sécurité routière est à ce prix. Après l'excellent rapporteur de la commission des finances, je voudrais dire l'émotion que la commission des affaires économiques ressent, elle aussi, devant l'hécatombe inacceptable qui fait que, chaque jour, vingt-cinq personnes trouvent la mort dans un accident de la circulation, dans un de ces accidents qui sont la première cause de mortalité des jeunes de dix-huit à vingt-cinq ans.

La commission s'était vivement inquiétée de ce qu'elle avait cru percevoir comme une baisse des crédits, ceux-ci ne s'élevant qu'à 534,8 millions de francs. Mais la présentation que vous nous avez faite de ce budget, monsieur le ministre, m'amène à insister tout particulièrement

sur le souhait manifesté par la commission de parvenir à une meilleure lisibilité des divers crédits qui sont consacrés à cette tâche.

Il est évident qu'il faut des moyens pour procéder à la formation, à la sensibilisation et à l'effort d'éducation qu'il se révèle indispensable de mettre en œuvre et de renouveler en raison, hélas ! de la recrudescence des infractions et des accidents.

De même, il importe de disposer de moyens pour contrôler le respect des limitations de vitesse. La commission pense qu'il est moins souhaitable d'en édicter d'autres que de veiller au strict respect de celles qui ont déjà été arrêtées.

Ces moyens de contrôle sont particulièrement nécessaires dans le domaine des transports routiers, l'importance même de ces transports, que j'évoquais tout à l'heure, exigeant qu'on les entoure de toutes les précautions voulues.

Aussi avons-nous entendu avec un intérêt très vif le propos qui allait au-devant de notre propre souhait et par lequel vous nous avez annoncé la prochaine conclusion d'un contrat de progrès. Nous attirons toutefois votre attention sur les problèmes posés par la sous-traitance et par la sous-tarifcation qui en résulte, et qui représentent un danger pour toute la profession, mais aussi pour l'ensemble des usagers de la route, par les conditions qu'elles créent.

Je ne terminerai pas mon propos sans évoquer la fiscalité pétrolière. La commission des affaires économiques a pris en considération la nécessité dans laquelle vous vous êtes trouvé, monsieur le ministre, pour opérer le redressement financier indispensable, de recourir à une augmentation de la TIPP - taxe intérieure sur les produits pétroliers - l'été dernier. La commission manifeste cependant une très grande réserve, c'est le moins que l'on puisse dire, à l'égard de toute nouvelle augmentation de cette taxe, fût-ce pour compenser l'exonération de la contribution à Voies navigables de France pour le service public de distribution d'eau potable.

Elle militerait plutôt pour que soit étudié un système spécifique de taxation des transports routiers de plus de 3,5 tonnes. Ce système pourrait s'inspirer de ce qui a été réalisé pour les chauffeurs de taxi.

A travers Voies navigables de France, je viens d'évoquer les voies navigables, qui, avec mais après les voies ferroviaires, sont l'un des moyens de transport susceptibles d'alléger la pression exercée sur nos routes.

Les voies navigables partent d'une position relative faible puisqu'elles assurent le transport d'environ 4 p. 100 du fret de notre pays. Avec 6,9 milliards de tonnes au kilomètre, elles semblent cependant avoir touché le terme de leur repli.

Ces deux dernières années, nous avons cru percevoir un timide réveil de l'intérêt de la puissance publique pour les voies d'eau. Vous comprenez donc l'inquiétude avec laquelle nous scrutons les crédits. Or nous avons cru déceler - peut-être faute d'une lisibilité suffisante - certaines tendances au repli. En effet, avec 804 millions de francs, Voies navigables de France se verra attribuer un budget inférieur à celui de l'année précédente.

Certes, nous savons qu'avec des moyens limités on peut et on doit faire des choses fort utiles pour la modernisation du réseau Freycinet, le réseau le plus ancien, qu'il convient de porter de 300 à 1000 tonnes au moins, sinon à 3000. Néanmoins, nous sommes bien conscients qu'il faut des moyens d'une tout autre mesure si on veut réaliser les chaînons manquants tels Seine-Nord, Seine-

Est ou Rhin-Rhône, qui sont indispensables à un maillage lui-même nécessaire à la relance de ce mode de transport et à la modernisation de la batellerie.

En effet, il nous apparaît que, plus que toute aide directe, ce qui peut entraîner cette modernisation, c'est la possibilité pour les barges de s'évader d'un bassin vers un autre leur offrant momentanément des possibilités de meilleure utilisation.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, nous serions heureux que, aujourd'hui ou un peu plus tard, vous nous fassiez part de vos intentions de porter la ressource destinée aux voies navigables au niveau et à la régularité souhaitables.

Vous aurez compris, à travers mes propos, que la commission des affaires économiques a été plus séduite par l'annonce des mesures que vous étudiez et par vos orientations que par le budget dont vous disposez cette année. C'est donc en le considérant comme un budget d'attente qu'elle incite le Sénat à le voter. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.*)

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

Groupe du Rassemblement pour la République, 47 minutes ;

Groupe socialiste, 17 minutes ;

Groupe de l'Union centriste, 26 minutes ;

Groupe communiste, 17 minutes.

La parole est à M. Rigaudière.

M. Roger Rigaudière. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, qu'il me soit permis, tout d'abord, de saluer l'attitude volontaire dont fait preuve le Gouvernement dans sa politique des liaisons routières.

Le programme routier exceptionnel portant sur cinq ans, qui a été adopté le mois dernier, est la meilleure marque d'une volonté concrète de rattraper certains retards laissés en héritage par vos prédécesseurs.

Mon propos, monsieur le ministre, portera essentiellement sur le réseau routier et, en tant qu'élu auvergnat, je me réjouis tout spécialement des progrès prévus pour les autoroutes A 75 et A 89. La région d'Auvergne, enclavée par son relief et traditionnellement contournée par les axes majeurs de communication, bénéficie pour 1994 d'une des progressions budgétaires les plus significatives, avec une hausse de 23 p. 100 de ses crédits au titre du contrat de plan ; nous nous en réjouissons, monsieur le ministre. En particulier, les efforts portant sur la route Centre Europe Atlantique, RCEA, et sur la RN 88 sont louables et prometteurs.

Toutefois, monsieur le ministre, si j'approuve le traitement d'ensemble réservé au Massif central et à l'Auvergne par le budget des routes, je constate avec regret que, au cœur de cette zone géographique difficile, le département du Cantal a été quelque peu oublié.

En effet, alors que son territoire n'accueille aucune des deux réalisations que je viens d'évoquer, sa liaison routière vitale, la RN 122, serait négligée, voire sacrifiée, par les dispositions budgétaires si celles-ci restaient en l'état.

Les développements de ces dernières semaines illustrent parfaitement la menace qui pèse sur cet axe de communication : c'est à Nantes, le 15 octobre dernier, que M. le Premier ministre a annoncé la mise en œuvre d'un programme routier exceptionnel étalé sur cinq ans, d'un

montant de 1,6 milliard de francs et concernant trois axes, parmi lesquels la RCEA et la RN 88 ; bien sûr, en tant qu'élu de cette région, nous nous en réjouissons.

Cependant cette prise en charge financière consentie par l'État, en marge du contrat de plan établi avec la région d'Auvergne, aurait dû permettre aux crédits régionaux ainsi libérés de se reporter sur l'aménagement de la RN 122.

Or il s'avère, en définitive, que le crédit de 1,6 milliard de francs affecté au programme exceptionnel ne suffira pas à couvrir les travaux de la RCEA et de la RN 88. Aussi les crédits régionaux initialement prévus pour ces deux chantiers devront-ils bien leur être affectés au lieu d'être consacrés à la RN 122, comme on pouvait l'espérer.

La perspective de ne pouvoir engager la modernisation de cette route est dramatique, la RN 122 étant à proprement parler l'épine dorsale du département. Son amélioration représente, pour le Cantal, la seule véritable chance d'échapper à cette logique navrante de désertification et de mort lente qu'engendre la persistance de l'enclavement. La meilleure marque de l'ardente nécessité de la modernisation de la RN 122, c'est l'unanimité politique, économique et sociale exemplaire que suscite cette cause dans le département.

A l'appui d'une revendication, qui est donc celle de l'ensemble des responsables cantaliens, qu'il me soit permis d'exprimer un étonnement, et de regretter le risque de voir persister une anomalie et une contradiction.

Mon étonnement vient de ce que, lors du CIAT de Mende du 12 juillet dernier, l'aménagement de la RN 122, contrairement à celui de la RN 88, n'a pas été jugé prioritaire. Pourtant, n'est-il pas légitime de parler de priorité lorsqu'on sait, par exemple, qu'Aurillac est la seule préfecture à n'être pas reliée par des voies de communication rapides à une préfecture voisine ?

M. Alain Lambert. Il en existe une autre.

M. Roger Rigaudière. Vous le soulignerez tout à l'heure, mon cher collègue.

Il serait bien regrettable, par ailleurs, que l'État ne rompe pas avec une tendance fâcheuse, contractée sous les gouvernements précédents, celle qui consiste à se défausser de ses responsabilités à l'égard des routes nationales. Il en est pourtant le propriétaire et, à ce titre, le responsable le plus direct.

Une collectivité locale ne devrait pas en être réduite à espérer que l'État finance les travaux sur les liaisons nationales qui traversent son territoire : c'est, au contraire, un engagement sur lequel elle devrait pouvoir compter !

On est en présence d'une anomalie si, comme c'est le cas pour la RN 122, le département a, de surcroît, déjà largement contribué à financer des travaux sur ce type de routes. Au titre du dernier contrat de plan, le conseil général du Cantal a consacré aux routes nationales, notamment et surtout à la RN 122, des sommes considérables au regard de ses capacités budgétaires. Ces sacrifices financiers, consentis par un département aux moyens financiers limités, ne permettent-ils pas d'espérer que l'État, ensuite, recommencera à assumer ses responsabilités ?

Enfin, le dossier de la RN 122 révèle ce qui, si l'on n'y prenait garde, pourrait bien devenir une contradiction au sein même du nouveau débat sur l'aménagement du territoire.

En effet, la volonté clairement affichée, dans le cadre du débat, d'enrayer enfin la désertification de l'espace rural ne saurait s'accommoder davantage de l'abandon

dans lequel on a longtemps laissé certaines liaisons routières essentielles : des axes routiers de qualité constituent, en effet, la pierre angulaire de toute politique d'aménagement du territoire. Sans liaisons performantes, on ne peut espérer nul maintien durable de la présence humaine, nulle relance de l'économie existante, nulle implantation d'activités nouvelles. Un aménagement du territoire sans d'excellents axes routiers, cela fait penser à une maison sans fondations !

Cette réalité concrète et élémentaire devrait être l'un des socles de la politique d'aménagement du territoire. Celle-ci, jusqu'à maintenant, s'est trouvée le plus souvent vouée à l'échec par des discours trop technocratiques, qui sont facilement demeurés lettre morte. Cependant, je sais, monsieur le ministre, que votre volonté, ainsi que celle du Gouvernement, est tout autre.

Ces différents arguments montrent clairement qu'il n'existe pas de fatalité en matière d'aménagement du territoire ; il y a bien plutôt des erreurs clairement identifiables et, jusqu'à une période récente, un manque de volonté politique réelle.

Aussi, monsieur le ministre, je demande solennellement, à cette tribune, le classement de la RN 122 en grande liaison d'aménagement du territoire, ainsi que l'attribution d'une enveloppe spécifique qui permettrait la modernisation de cet axe essentiel à la survie d'un département.

J'ai la conviction, monsieur le ministre, mes chers collègues, que, au moment où le Gouvernement entend doter enfin l'aménagement du territoire des attributs de l'efficacité, cet appel légitime à la solidarité nationale sera entendu. *(Applaudissements sur certaines travées du RPR et de l'Union centriste.)*

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

M. Félix Leyzour. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, outre les crédits de fonctionnement du ministère, le projet de budget des transports terrestres concerne traditionnellement les moyens destinés à l'entretien et au développement des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux, dont on sait l'importance dans la politique d'aménagement du territoire. Chacun sait aussi l'impact de ces crédits sur l'activité économique et sur l'emploi.

Avec 43 milliards de francs pour le poste des transports terrestres, auxquels il convient d'ajouter les quelque 7,5 milliards de francs du poste consacré aux routes nationales, ce projet de budget est, nous semble-t-il, significatif de l'insuffisance de l'effort national en matière de transports.

Vous nous annoncez, monsieur le ministre, un projet de budget des transports terrestres en hausse de 6,13 p. 100 par rapport aux crédits attribués en 1993.

Mais, en définitive, on s'aperçoit que, si l'on ajoute les crédits du poste des transports terrestres à ceux des routes, les crédits de ces deux postes réunis seront de 50,577 milliards de francs, en 1994, au lieu de 52,368 milliards de francs, en 1993.

Nous sommes donc en présence non pas du budget en progression que l'on nous annonce, mais d'un budget qui, même sans prendre en compte le niveau d'inflation possible en 1994, sera en baisse réelle par rapport à ce qu'il est cette année.

Alors qu'il conviendrait de développer à une toute autre échelle les transports collectifs et de travailler à une véritable complémentarité des moyens de transports, ce projet de budget n'apporte pas de véritable solution d'avenir aux problèmes posés.

Il y a à cela plusieurs raisons.

Tout d'abord, ce projet de budget correspond à une logique d'aménagement du territoire qui s'inspire des orientations de Maastricht. Or, ces dernières impliquent un développement sélectif des régions et des activités fondé sur les strictes lois de la concurrence et du profit financier, ce qui ne permet évidemment pas de répondre aux besoins actuels et futurs de notre pays en matière de transports et de développement.

Ensuite, ce projet de budget organise le drainage de dotations budgétaires importantes pour tenter notamment de pallier l'énorme endettement de la SNCF et de la RATP, qui, par le passé, ont été obligées de souscrire des emprunts à des taux prohibitifs sur les marchés financiers nationaux et internationaux pour financer leurs infrastructures et la modernisation de leurs réseaux.

Le désengagement de l'Etat en matière de financement des infrastructures ferroviaires, désengagement que nous n'avons cessé de dénoncer depuis une dizaine d'années, coûte donc aujourd'hui très cher à la nation, au point même que 25 p. 100 des recettes actuelles de la SNCF et 10 p. 100 du budget total des transports terrestres sont désormais consacrés au remboursement exclusif de la dette de l'entreprise nationale.

Cette situation extrêmement préoccupante se traduit par de nouvelles difficultés pour financer l'entretien et la modernisation des routes et autoroutes, pour mener rapidement à son terme l'ensemble du programme TGV et pour réaliser non seulement les investissements dont la SNCF a besoin pour développer son trafic marchandises, mais aussi ceux qui seraient nécessaires pour restaurer la compétitivité de nos voies navigables.

La SNCF, dont l'endettement atteint désormais 157 milliards de francs, soit près du quart de son budget annuel, n'est plus en mesure d'assurer correctement son rôle de service public. Elle supprime de plus en plus de gares, de lignes secondaires, de dessertes de zones industrielles. Elle réduit son personnel, abandonne sans cesse de nouvelles parts de marchés au trafic routier de marchandises.

Alors que notre pays souffre, aujourd'hui, d'un manque évident et préjudiciable de cohérence et de complémentarité entre les différents modes de transports, l'investissement public destiné à l'entretien et au développement du maillage des infrastructures de transport est en panne.

Depuis plusieurs années, ce sont surtout quelques axes autoroutiers et quelques tronçons de lignes TGV, inscrits dans les schémas européens définis à Bruxelles, qui ont été programmés.

Désormais, le budget de l'Etat, comme celui des entreprises publiques, sert de plus en plus à intégrer la France dans les schémas européens de transport, c'est-à-dire à faire de notre pays une vaste zone de transit dans laquelle, si nous n'y prenons garde, ne subsisteront, dans un certain nombre d'années, que quelques métropoles surdimensionnées articulées autour de divers pôles dits « d'excellence » qui seront, en fait, les cache-misère d'une économie et de vastes territoires à la dérive.

Cette politique va donc à l'encontre de la desserte de l'ensemble du territoire et de bon nombre de pôles traditionnels de développement économique et industriel de l'hexagone.

Les contrats de plan qui sont signés se traduisent toujours invariablement par une mise à contribution accrue des collectivités territoriales, qui sont contraintes d'augmenter la pression fiscale locale pour tenter de maintenir les liaisons et les dessertes économiquement les plus indis-

pensables. Sur 30 milliards de francs d'investissements routiers qui seront réalisés en 1994 grâce au cofinancement des régions et des sociétés d'autoroutes, 9 milliards de francs proviennent du budget de l'Etat.

Le cofinancement entre, d'une part, l'Etat et, d'autre part, les régions et les départements, à raison de 50 p. 100 chacun, s'est pratiquement généralisé pour les travaux de mise à quatre voies et de modernisation des routes nationales. Les crédits que régions et départements consacrent aux travaux sur les routes nationales font défaut pour avancer au rythme souhaitable dans la réalisation du maillage départemental indispensable.

S'agissant de l'évolution des transports, la part des transports individuels représente, dans notre pays, près de 75 p. 100 de l'ensemble des déplacements. Cela entraîne une véritable asphyxie des réseaux routier et autoroutier, dès que l'on approche des agglomérations ou que l'on se trouve sur les voies de communication les moins bien adaptées à l'ampleur d'un trafic en constante augmentation. Nous avons déjà abordé ces questions ici même lors du débat d'orientation sur les transports intérieurs.

Contrairement à ce qu'affirmait, le 3 novembre dernier, à l'Assemblée nationale, le rapporteur spécial du budget des transports terrestres, M. Inchauspé, il ne faut pas opérer une pause dans les investissements de la SNCF, pas plus d'ailleurs qu'il ne faudrait s'orienter vers des financements privés, qui sont source de renchérissement du coût des transports pour l'usager et qui ne font que déplacer géographiquement les problèmes.

Pour remédier à cette situation, qui n'est plus supportable et qui fait perdre chaque année des millions d'heures de travail et de loisirs à la population, la simple évidence devrait conduire le Gouvernement à envisager, avec les moyens que cela implique, l'indispensable développement des transports en commun et le nécessaire rééquilibrage du transport des marchandises vers le rail, lequel subit, actuellement, d'énormes distorsions de concurrence de la part de la route.

Des experts indiquent que, si la tendance actuelle se poursuivait, le trafic des camions devrait doubler d'ici à une dizaine d'années. Est-il raisonnable de se laisser porter par ce mouvement ? La route offre, certes, de la souplesse ; elle a bien entendu toute sa place dans le développement du réseau de communications du pays, dans les régions et les départements.

Il faut des autoroutes ; mais j'ai déjà signalé que des routes à quatre voies, avec de bonnes caractéristiques, constituent aussi une réponse pertinente aux problèmes qui sont non seulement ceux du transit sur routes, mais aussi ceux du développement régional. Il n'échappe à personne que le fait de laisser s'effectuer sur routes tout le trafic par camions aboutira à l'asphyxie du réseau routier et sera cause d'insécurité.

Les seules lois de l'offre et de la demande, du marché et du profit ne peuvent suffire à réguler la situation dans le domaine des transports, pas plus d'ailleurs qu'elles ne peuvent le faire dans la plupart des autres domaines.

L'intervention régulatrice de l'Etat dans le domaine des transports est essentielle et primordiale.

Elle nécessite une politique ambitieuse et réfléchie ainsi que des moyens appropriés et importants. Or, il ne me semble pas que les orientations du projet de budget pour 1994 amorcent la traduction de cette politique ambitieuse.

Lors du débat d'orientation sur les transports intérieurs, qui s'est déroulé ici même voilà quelques semaines, nous avons été nombreux à souligner qu'il fallait dévelop-

per la complémentarité, la multimodalité des différents moyens de transports et qu'il fallait permettre à la SNCF et au service public, aux voies navigables fluviales et même au cabotage, qui reviennent potentiellement moins cher et qui sont moins polluants que la route, de regagner des parts de marchés sur le trafic par camions.

Nous avons été nombreux à dire que les transporteurs routiers bénéficiaient de l'avantage considérable d'utiliser les infrastructures qu'ils ne financent pratiquement pas et qu'ils faisaient de surcroît des économies considérables en n'observant pas la législation sociale, ce qui ne peut être que cause d'embouteillages et d'accroissement des risques d'accidents.

Nous avons été nombreux à vouloir faciliter le désenclavement des régions et de leurs bassins d'emplois.

Aujourd'hui, que reste-t-il de toutes ces déclarations ? Deux mois après, plutôt que d'amorcer un tournant et de chercher à combattre les causes véritables, on nous présente un projet de budget destiné à accompagner la crise structurelle que connaît le secteur des transports.

Nous sommes donc en présence d'un projet de budget qui se révélera incapable de répondre aux besoins présents et à venir de notre pays et de son économie.

Les moyens financiers accordés à la SNCF sont insuffisants. Ils serviront en priorité à financer la politique TGV et la dette croissante qu'elle implique pour l'entreprise nationale, ainsi que les conséquences qu'elles entraînent sur l'emploi et sur la protection sociale des cheminots.

A cet égard, monsieur le ministre, j'aimerais savoir où en est la mise au point des objectifs qui doivent figurer dans les contrats de plan négociés avec les régions.

La Bretagne, qui est une péninsule - on ne la traverse pas pour aller ailleurs, on y va ! - et les Bretons attendent beaucoup du désenclavement de cette région et accordent beaucoup d'attention à l'enveloppe qui sera réservée à la poursuite du plan routier breton.

Peut-on espérer également que l'Etat s'engagera dans le financement d'un nouveau plan ferroviaire breton ? Bien sûr, il faut poursuivre la ligne TGV au-delà du Mans ; mais il faut aussi électrifier les autres lignes secondaires, comme la ligne Plouaret-Lannion, pour laquelle la SNCF continue à « traîner les pieds », alors que la région et le département sont prêts à s'engager à ses côtés, avec le Gouvernement, pour un effort de modernisation.

Les crédits destinés à Voies navigables de France sont également en baisse de 20 p. 100, alors que notre réseau souffre de son inadaptation au gabarit des péniches et des autres moyens modernes de transport fluvial et que, de ce fait, nos ports maritimes, les grandes villes et les bassins d'emploi de province qui pourraient être desservis ne le sont pas ou le sont mal.

Pour ce qui est de la sécurité routière, une fois de plus, on ne fait pas ce qu'il faut. Nous savons que celle-ci dépend de plusieurs facteurs : il faut parvenir à délester la circulation routière d'une partie du trafic des poids lourds et développer au maximum le transport collectif.

La sécurité sur la route dépend aussi de l'élimination des points noirs, de l'amélioration du réseau et de la signalisation horizontale et verticale. Elle dépend également des actions qu'il faut conduire, en les renouvelant, pour agir sur le comportement des conducteurs.

La nouvelle étape de la réalisation du programme autoroutier, qui a été annoncée voilà quelques mois, se fera donc en partie au détriment de l'entretien et de la sécurité sur les routes nationales.

Dans le même ordre d'idée, comment accepter que les deux cent quarante-cinq postes de l'inspection du travail des transports soient transférés au sein des services du ministère du travail et que ce corps perde ainsi sa spécificité, alors que le nombre d'accidents, notamment mortels, causés par des poids lourds est en constante augmentation, en particulier du fait du non-respect de la législation sociale par les patrons transporteurs? (*M. le ministre fait un signe de dénégation.*) J'enregistre avec satisfaction, monsieur le ministre, votre signe de dénégation.

Nous nous inquiétons également de voir l'Ecole nationale des ponts et chaussées transformée en établissement public à compter du début de l'année prochaine, ce qui ne sera pas, à terme, sans incidence fâcheuse sur son statut et sur le maintien des 309 emplois actuels que le Gouvernement veut débudgétiser.

Enfin, pour terminer, j'insisterai sur l'absolue nécessité de maintenir et d'augmenter le versement transports que doivent acquitter les entreprises en faveur des transports en commun, même s'il conviendrait d'en modifier l'assiette, qui nous semble pénaliser davantage les entreprises de main-d'œuvre que les entreprises dégageant une forte valeur ajoutée.

Pour l'ensemble des raisons que je viens d'invoquer, les sénateurs communistes et apparentés, considérant que ce projet de budget ne répond pas aux besoins d'aujourd'hui et ne permet pas de préparer l'avenir dans de bonnes conditions, seront amenés à émettre un vote négatif.

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

M. Alain Lambert. Monsieur le ministre, je voudrais commencer par vous adresser des compliments car, lorsque nous avons débattu, au mois de septembre dernier, des transports terrestres, je vous avais demandé dans quel délai nous pouvions espérer voir le schéma directeur routier national réalisé.

Cet investissement était et demeure considérable : 141 milliards de francs. Puisque la réalisation de ce schéma directeur doit être étalée sur dix ans, je voulais savoir si nous pouvions espérer voir cet investissement atteindre un rythme de 14 milliards de francs par an. Vous nous avez confirmé l'engagement du Gouvernement en ce sens.

Je profite de ces compliments pour vous demander quelques précisions complémentaires. (*M. le ministre sourit.*) Je voudrais savoir s'il s'agit d'un engagement linéaire ou d'un engagement moyen, qui peut nous laisser espérer, certaines années, des investissements plus importants pour répondre aux besoins cruciaux et urgents.

On pourrait prendre un exemple. Tout à l'heure, vous allez me confirmer le montant que vous pensez pouvoir investir en 1994 et celui que vous prévoyez pour 1995. Je souhaite également connaître les opérations qui sont prêtes pour 1994 et pour 1995, afin que puissent être mises en perspective les opérations pouvant être réalisées et les moyens que nous sommes en mesure d'y consacrer.

La discussion de ce projet de budget, monsieur le ministre, est pour moi l'occasion de vous poser des questions relatives à la réalisation de l'autoroute A 28, à laquelle M. Dailly n'est pas indifférent.

M. Etienne Dailly. Certes !

M. Alain Lambert. Il s'agit, vous le savez, d'une autoroute qui a été scindée en deux tronçons. Vous connaissez le sujet, monsieur le ministre. Pour l'un des tronçons, Rouen-Alençon, nous rencontrons des difficultés de procédure qui risquent d'ajouter des délais supplémentaires aux deux années de retard déjà subi par cette partie de tracé. Le second tronçon, Alençon-Le Mans-Tours, a été

déclaré d'utilité publique le 20 juillet dernier. Nous souhaitons qu'un contrat de concession puisse être consenti le plus rapidement possible et surtout, bien sûr, que le comité du FDES autorise l'emprunt nécessaire. Pour 1994, ce serait parfait. Pour 1995, ce serait admis.

Monsieur le ministre, que pensez-vous faire pour que la procédure d'utilité publique du tronçon Rouen-Alençon sorte, dans les meilleures conditions, de l'impasse dans laquelle elle se trouve? Une déclaration d'utilité publique pourra-t-elle être prononcée avant l'été 1994?

Par ailleurs, le Gouvernement envisage-t-il de donner toutes instructions utiles au comité du FDES afin qu'il autorise dès maintenant la société concessionnaire à emprunter pour réaliser le tronçon, je précise bien : Alençon-Le Mans-Tours? En effet, M. le Premier ministre, se déplaçant à Nantes, a commis - mais c'est bien pardonnable! - un lapsus : il n'a parlé que du tronçon Le Mans-Tours. Or la déclaration d'utilité publique, monsieur le ministre, porte sur Alençon-Le Mans-Tours. Je souhaiterais que vous puissiez me confirmer qu'il s'agit effectivement d'un lapsus et que c'est bien du tronçon Alençon-Le Mans-Tours dont il est question.

Le deuxième thème de mes préoccupations a trait au chemin de fer. En effet, la logique qui est liée aux objectifs d'équilibre financier assignés à la SNCF est dévastatrice pour ce qui concerne la réussite de l'aménagement du territoire. Nous nous félicitons - cela a déjà été dit par des orateurs précédents - des décisions qui ont été prises pour le TGV Est et le TGV Méditerranée. Ces liaisons vont, effectivement, être importantes pour la réussite de l'action qui est menée en matière d'aménagement du territoire. Mais que se passera-t-il pour les voyageurs lorsqu'ils arriveront à destination, aux arrêts du TGV?

Le Gouvernement envisage-t-il de mettre en œuvre une politique active pour assurer la continuité du service? Cette continuité nous paraîtrait pouvoir être assurée par les automoteurs TER - cette solution a été envisagée par la SNCF - qui répondent, effectivement, aux attentes des régions françaises pour assurer la complémentarité du réseau à grande vitesse.

La SNCF avait lancé, me semble-t-il, un appel d'offre international en vue d'acquiescent cent autorails diesel d'une nouvelle génération qui, si j'ai bien compris, devaient à l'origine être financés conjointement par la SNCF et par les régions.

En raison de ses mauvais résultats financiers, la SNCF souhaiterait que les régions financent seules le projet. Vous mesurez parfaitement les conséquences qu'une telle mesure pourrait avoir sur leurs finances! En effet, elles sont dans l'impossibilité de faire face à cette charge supplémentaire.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'en la circonstance, l'Etat doit assurer un rôle fédérateur et aider la SNCF à participer à la première phase du projet, notamment à la réalisation des deux premiers automoteurs? Cela pourrait constituer une solution pour sortir de l'impasse.

Notre collègue, M. Bernard Barraux, sénateur de l'Allier, qui souhaitait être présent ce soir, a été retenu dans son département, mais il m'a fait part de plusieurs exemples de dysfonctionnement de la SNCF.

Le premier exemple concerne un investissement réalisé par un département pour supprimer les passages à niveau, à la fois pour des raisons de sécurité et pour augmenter la vitesse. Or, immédiatement après la réalisation de cet investissement, la SNCF a décidé de supprimer des arrêts.

Le deuxième exemple a trait au projet d'automoteurs. M. Bernard Barraux regrette que ce projet ne se développe pas davantage, car il représente le seul moyen de désenclaver, sur le plan ferroviaire, Montluçon, agglomération importante de la région Auvergne et du département de l'Allier.

Enfin, M. Barraux dénonce l'abandon de liaisons transversales. Il cite le cas de Lyon-Nantes et de Lyon-Bordeaux, que la SNCF considérerait comme des liaisons secondaires, qui doivent désormais s'effectuer à partir de Paris.

Monsieur le ministre, dès lors que l'on a assigné à cette société des objectifs d'équilibre financier, on ne peut lui demander, en même temps, de réaliser des bénéfices dans des domaines où c'est difficile, voire impossible.

Peut-être conviendrait-il d'utiliser davantage des procédures contractuelles, afin de garantir aux usagers de la SNCF qui se trouvent dans les territoires les moins favorisés le maintien des services publics. L'Etat pourrait se porter garant du respect des engagements que la SNCF prend à l'égard d'un certain nombre de départements ou de régions qui financent les opérations.

Nous entrons effectivement - ce sera ma conclusion - dans une démarche volontariste d'aménagement du territoire. Mais, monsieur le ministre, au-delà des discours, au-delà de la vaste concertation qui est engagée, au-delà des intentions qui sont affichées, il faudra mettre en œuvre des moyens. Votre ministère sera l'un des acteurs principaux.

Au fond, ce que souhaitent les départements et les régions qui veulent se développer, ce sont des moyens de communication, des structures leur permettant de dispenser une formation, notamment en matière d'enseignement supérieur.

La discussion sur les contrats de plan s'ouvre. Ce que je souhaite, monsieur le ministre, c'est que vous ne demandiez pas plus aux régions pauvres qu'aux régions riches. Vous connaissez cette logique infernale : une région dont le réseau routier n'a pas un trafic extraordinaire demande avec insistance à l'Etat de bien vouloir réaliser les travaux d'amélioration de ce réseau. L'Etat, qui trouve que le trafic sur ce réseau ne justifie pas, de sa part en tout cas, un investissement massif, aurait parfois tendance à demander à la région ou au département de mettre assez largement « la main à la poche ».

Cette attitude n'est pas juste ; elle n'est pas conforme à la politique d'aménagement du territoire. Certes, j'ai conscience qu'il faut en toute chose être raisonnable. En tout état de cause, c'est cette volonté d'inverser cette logique qui est réellement fondatrice de l'aménagement du territoire.

C'est en vous efforçant de donner toutes leurs chances à toutes les régions de France, monsieur le ministre, que vous aurez rempli votre contrat.

En raison de ce que j'ai dit au début de mon propos, notamment en vous présentant mes compliments, en raison de la politique volontariste qui est menée, en raison des réponses, à mon avis très favorables, que vous me donnerez (*M. le ministre rit.*) à titre personnel, je voterai le projet de budget que vous nous présentez. Je sais que le groupe de l'Union centriste, au nom duquel je m'exprime ici ce soir, le votera également. (*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. Bellanger.

M. Jacques Bellanger. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, après le grand débat sur les transports intérieurs que nous avons eu lors de la session extraordinaire du mois de septembre dernier, il est intéressant aujourd'hui de vérifier l'adéquation des intentions affichées en faveur des transports intérieurs avec les appuis indispensables, en termes de soutien public, qui s'expriment à travers ce projet de loi de finances.

Une politique des transports doit témoigner d'une volonté politique claire et toujours novatrice, ce qui aurait pu s'affirmer dans un nouveau plan national qui pouvait coordonner, dans une vision globale, les perspectives de développement de notre pays. Tel n'a pas été votre choix et nous le regrettons.

Votre Gouvernement se fixe comme priorité un aménagement du territoire plus solidaire, plus équitable, porteur de richesses, en somme moyen de lutte efficace contre la crise économique.

Mais, loin de se placer dans cette perspective, le projet de budget des routes et de la sécurité routière apparaît, en définitive, comme un projet de budget à courte vue, qui se contente d'une gestion au jour le jour.

Tout d'abord, ce projet de budget sacrifie l'investissement routier avec moins 9 p. 100 en moyens de paiement par rapport à la loi de finances initiale pour 1993. Eu égard aux modifications de crédits de 1993, la diminution atteint 30 p. 100. Pourtant, le constat de notre retard, qui date des années soixante-soixante-dix où l'Italie, l'Allemagne et la Belgique, par exemple, ont accompli des efforts considérables en ce domaine, aurait nécessité un effort que le rapport préliminaire du XI^e Plan avait fixé comme objectif prioritaire.

L'enveloppe du programme d'investissement routier est en réduction de 18,3 p. 100 par rapport à la loi de finances rectificative pour 1993. Ceux d'entre nous qui siègent dans les conseils généraux ou régionaux mesureront l'appel croissant aux contributions des collectivités territoriales qu'entraînera cette regrettable décision.

Les fonds consacrés aux travaux de réhabilitation et de renforcement, jugés indispensables pour l'efficacité économique et la sécurité de notre réseau routier, diminuent de 10 millions de francs alors même que le réseau routier continue de se dégrader. Il manque là une politique véritablement volontariste en faveur du redressement des crédits affectés à l'entretien des routes.

S'agissant de la sécurité routière, s'il est difficile d'interpréter l'évolution du budget compte tenu des importantes variations des structures dont il fait l'objet, nous pouvons tout de même indiquer que, si on les compare à la loi de finances initiale, les moyens de paiement stagnent - moins 0,7 p. 100 - et sont même réduits de 16,5 p. 100 par rapport à la loi de finances rectificative pour 1993.

Face à la remontée de l'insécurité routière que l'on peut observer en particulier depuis le mois de juillet, nous ne pouvons que déplorer à nouveau la modestie des efforts, ce qui risque de nuire à cette action prioritaire.

En effet, la tendance à l'amélioration enregistrée les années précédentes, et qui avait été amplifiée en 1992, connaît depuis le mois de mai une inflexion inquiétante.

En septembre dernier, le chiffre annuel de tués - 9 140 - est supérieur à celui de l'année 1992, alors que ce chiffre était descendu au-dessous de 9 000 au début de l'année 1993. Cette dégradation exige dès maintenant les mesures les plus énergiques.

L'accident dramatique de l'A 10, voilà quelques semaines, a relancé le débat sur la sécurité routière ; à côté de nécessaires décisions politiques, il faut un soutien budgétaire fort afin que la détérioration de la sécurité ne soit que passagère et que la tendance antérieure soit rétablie. Mais, là encore, les propositions gouvernementales manquent de souffle et de pugnacité.

En ce qui concerne la SNCF, j'observe que cette société subit toujours la crise de plein fouet. Les pertes annoncées à l'issue du dernier conseil d'administration se situeraient entre 7 milliards et 8 milliards de francs pour 1993.

Les contreperformances de l'économie française n'expliquent pas à elles seules l'effondrement du trafic. Les aléas du système de réservation SOCRATE, combinés à la nouvelle politique tarifaire, ont probablement beaucoup pesé sur cette situation ; ainsi, le trafic voyageurs grandes lignes et le transport de marchandises ont reculé d'environ 10 p. 100 cette année.

L'année 1994 sera à de nombreux égards une année charnière pour la SNCF, une année d'adaptation à l'Union européenne et à ses règles nouvelles ; elle sera aussi une année de transition entre deux plans d'entreprise et deux contrats de plan, et donc une année de remise à plat des stratégies de l'entreprise et des règles du jeu entre la SNCF et l'Etat.

Face à ces perspectives, pour préparer l'avenir, l'entreprise doit, bien sûr et d'abord, compter sur elle-même ; mais elle est aussi en droit d'attendre de l'Etat qu'il participe à la préparation des chemins de fer, à la France de l'an 2000, l'objectif étant d'assurer au transport ferroviaire toute la place qui doit être la sienne au service de ses clients.

Cela appelle, bien entendu, des réponses à des questions essentielles, notamment sur la politique globale des transports et l'harmonisation des conditions de la concurrence, le rôle de la SNCF dans l'aménagement du territoire, le financement des nouvelles infrastructures ferroviaires, poste structurellement déficitaire et pour lequel il serait souhaitable que les pouvoirs publics s'impliquent davantage.

S'il faut poursuivre et même accélérer le programme de TGV, il faut aussi tenir davantage compte de la partie du réseau qui est au service du plus grand nombre de Français et qui concerne souvent des lignes fortement déficitaires.

A cet égard, si la politique de partenariat avec les régions est une bonne chose, l'Etat ne peut en aucun cas être absent du dispositif au risque d'obérer les finances locales ou les conditions de fonctionnement de la SNCF.

La mission que vous avez confiée, monsieur le ministre, à notre collègue Hubert Haenel nous fournira, sans doute, les éléments d'analyse nous permettant d'envisager de nouvelles conditions d'organisation des services régionaux et la mise en œuvre d'un dispositif contractuel d'aménagement ferroviaire engageant, sous forme équilibrée, l'ensemble des partenaires : la SNCF, l'Etat et les collectivités.

J'aimerais également évoquer quelques questions qui me préoccupent concernant la SNCF.

Quelles seront les conséquences sur les personnels et les collectivités locales des diverses réformes de structures, notamment de la réorganisation territoriale de la SNCF ?

Que recommandez-vous à la SNCF, monsieur le ministre, pour sa politique d'emploi et sa politique salariale ?

Le plan de réorganisation territoriale de la SNCF pose en effet problème.

La commission d'enquête sénatoriale sur la SNCF a très logiquement souligné les conditions dans lesquelles la société nationale remplit ses missions de service public, les relations qu'elle entretient avec les collectivités locales et son rôle en matière d'aménagement du territoire. La « mésentente profonde et dangereuse » qui règne entre la SNCF et ses interlocuteurs, les collectivités locales en mal de « dialogue contractuel » et les usagers qui dénoncent « une dégradation de la qualité du service » sont des sujets qui ont été évoqués.

Que devient, monsieur le ministre, pour le Gouvernement, la notion de service public, d'aménagement du territoire pour ce qui relève du rôle de la SNCF ?

Le projet de découpage des nouvelles structures de la SNCF tendant à réduire le nombre de ses régions de vingt-trois à douze va-t-il dans le sens du service public et de l'aménagement du territoire ?

La SNCF peut-elle continuer à vouloir passer des contrats avec les régions, mais les ignorer dans le même temps où elle proposerait une réorganisation territoriale d'une telle ampleur ?

C'est sur ces questions essentielles des liaisons routières ou ferroviaires que je souhaite obtenir une réponse. Le transport intérieur s'inscrit-il dans une logique d'aménagement du territoire harmonieux, soucieux de l'équité et du développement partagé ?

Si vous ne prenez pas en compte les régions, aujourd'hui fragiles, nous verrons, à coup sûr, se constituer définitivement une France à deux vitesses.

Nous ne voulons pas que, par négligence ou par choix de la rentabilité la plus immédiate des investissements, des régions entières soient condamnées au déclin.

A défaut de cette approche, le Gouvernement porterait une atteinte grave à un aménagement du territoire où la solidarité serait absente.

Nous ne sentons pas dans ce projet de budget un caractère suffisamment dynamique ou offensif propre à aider notre pays à sortir de la crise.

Pour conclure, je présenterai, monsieur le ministre, trois observations que me suggère votre exposé.

La première est que je n'ai pas trouvé dans votre budget et dans vos intentions un début de réponse au problème du déficit structurel de la SNCF, pas plus que je n'y ai trouvé une orientation nette quant à l'avenir de cette grande société nationale, indispensable à l'aménagement du territoire.

Ma deuxième observation – vous y avez fait allusion et je l'ai lu dans la presse – tient à la décision de réaliser une liaison TGV Lyon-Turin. Je suis le premier à m'en féliciter. Nous parlons aménagement du territoire non seulement français mais européen. Or cette liaison, souhaitable certes, n'est pas la plus urgente. Cette décision devrait être contrebalancée par un programme bien supérieur en faveur de la partie sud-ouest de notre pays. Nous savons, en effet, que l'aménagement du territoire européen traverse la France selon un axe Dunkerque-Marseille.

J'en arrive à ma troisième observation. Monsieur le ministre, instruit par notre précédent débat, je me doute que, pour l'essentiel, vous allez répondre à mes observations sur un ton quelque peu polémique, évoquant l'héritage, voire des observations que je n'ai pas formulées – j'en ai des exemples – ou des choix que je n'ai pas proposés. Cela n'est pas de bonne méthode.

Je vous ai entendu tout à l'heure évoquer EOLE. C'est un bon héritage !

Je vous ai entendu tout à l'heure évoquer la troisième voie Paris-Mantes. C'est un bon héritage, d'autant plus que les travaux s'achèvent. Ils étaient déjà programmés depuis trois ans. Mais, comme je l'avais déjà dit au gouvernement précédent, je souhaite tout de même que l'on spécifie que ce n'est pas un aménagement de la région parisienne mais que cette liaison a pour objet d'absorber l'augmentation du trafic national.

Je vous remercie de revendiquer ces réalisations : après tout, il y a une continuité de l'Etat à assumer !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Surtout quand on les finance !

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

M. Paul Masson. Monsieur le ministre, vous ne vous étonnez pas que je veuille, à cette heure avancée, vous parler de la région Centre.

Le comité du fonds de développement économique et social du 15 novembre 1993 vient d'arrêter le programme autoroutier pour l'année prochaine. Ce programme porte sur 14 milliards de francs, nous l'avons tous noté, dont 940 millions de francs pour Sens-Courtenay.

On peut très raisonnablement penser qu'en 1997 nous circulerons ainsi sans interruption de Düsseldorf et de l'Allemagne vers l'ouest par Troyes et Sens, en évitant la région parisienne, et cela, jusqu'à Courtenay. Nous arriverons alors dans un entonnoir et les convois s'engouffreront dans ce qu'on peut bien appeler le coupe-gorge que représente la RN 60 avec ses 10 000 à 12 000 véhicules par jour.

Je connais votre réponse, monsieur le ministre. Dans le XI^e Plan, la RN 60 fera l'objet d'une forte dotation.

Malheureusement, cette réponse sera forcément incomplète et ce pour deux raisons.

Rien n'est prévu de Courtenay à Montargis. Vous savez que, sur ce tronçon non aménagé, il existe un obstacle difficile, dont on parle peu, qui est celui de la forêt de Montargis, autrement dense que celle qui, voilà quatre ans, a effrayé M. le Président de la République.

Par ailleurs, tout ce trafic venant de l'Allemagne et de l'Est sera dirigé vers l'agglomération orléanaise.

Vous ne pouvez pas être, monsieur le ministre, celui qui portera la lourde responsabilité d'envoyer en pleine ville d'Orléans tout ce trafic international qui passera de plus en plus au sud de Paris. Ce serait une politique rigoureusement contraire aux ambitions du Gouvernement, qui veut assurer un desserrement de la région parisienne. En fait de desserrement, devrions-nous assister à l'engorgement de la région orléanaise ? C'est ce qui se passera, inévitablement, si le retard accumulé sur le projet de l'autoroute A 160 devait se perpétuer avec le report *sine die* d'une décision gouvernementale concernant le tracé de Courtenay à Artenay.

Je connais votre réponse, monsieur le ministre, et je vous remercie, à cet égard, des dernières précisions que j'ai reçues très récemment de votre part.

J'ai bien noté que votre décision concernant la bande des mille mètres de ce tracé est imminente et que le préfet recevra, dans la foulée, l'ordre de commencer l'étude de la bande des trois cents mètres.

J'ai noté, par ailleurs, que vous faites bien la différence entre l'autoroute A 160, projet inscrit au schéma national routier depuis le 1^{er} avril 1992, et les trois projets, légitimes d'ailleurs, plus au sud, qui sont évoqués depuis une quinzaine d'années.

J'espère que le Berry et ses voisins bourguignons se mettront assez rapidement d'accord pour choisir entre les différentes hypothèses, à savoir Bourges-Auxerre, Bourges-Nevers ou Bourges-Moulins.

A cet égard, l'étude que vous avez demandée, monsieur le ministre, voilà quelques jours au CETRA devrait être livrée en juillet 1994. Il vous faudra alors choisir non pas entre l'autoroute A 160 et l'un de ces trois tracés, comme vous l'avez écrit, mais entre l'un des trois tracés avec, en tout état de cause, l'autoroute A 160 au nord. Dès lors, n'invoquez plus la circulaire du 15 décembre 1992, comme vous l'avez malheureusement fait dans l'une de vos correspondances récentes.

Pour le reste, monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir lancé l'étude du CETRA. Nous l'attendons depuis dix ans. Le désenclavement du Berry passe aussi par l'achèvement de l'autoroute A 20. Sur ce point, nous nous heurtons à une double incertitude.

Les dotations de 1994, telles qu'elles sont inscrites dans votre budget, me paraissent insuffisantes pour combler le retard pris en 1991 entre Vierzon et Brive.

L'objectif fixé par le schéma directeur, si j'ai bien compris, est simple : il s'agit de mettre en place, d'ici à 1996, la totalité des moyens nécessaires à l'achèvement de ces programmes. Pour cela, il aurait fallu qu'il y ait, dans votre budget pour 1994, un triplement des dotations 1993. Nous sommes loin du compte !

Par ailleurs, le problème du contournement de Châteauroux est loin d'être réglé. Dans divers courriers, vous avez évoqué une participation des collectivités locales de l'ordre de 60 p. 100. Ce n'est pas raisonnable.

J'observe que l'Etat n'a rien demandé pour le contournement de Vierzon. Pourquoi Châteauroux serait-il moins bien traité que Vierzon ?

J'observe, par ailleurs, que, au temps de la RN 20, le contournement de Brive et de Limoges a été réalisé avec une participation des collectivités concernées inférieure à 15 p. 100. Pourquoi dès lors les collectivités intéressées par le contournement de Châteauroux par une autoroute - il ne s'agit plus d'une route nationale - devraient-elles aujourd'hui payer plus que ce qui était demandé hier ?

L'Indre serait-il un département plus riche que la Haute-Vienne ? Serait-ce donc au nom de la nouvelle politique d'aménagement du territoire que l'on demanderait, pour la première fois, au contribuable local de l'Indre de payer ce que ne paiera pas l'usager ?

Voilà un bien redoutable précédent, monsieur le ministre, qui risquerait de compromettre la crédibilité de bien des discours sur le nécessaire rééquilibrage du territoire national.

Le rééquilibrage du territoire national sera d'ailleurs le troisième et dernier point que j'évoquerai ce soir.

Depuis trois ans, nous sommes inondés de considérations, parfois intelligentes, sur le nécessaire desserrement de la région parisienne. Vous connaissez les discours. Cet objectif est aujourd'hui partagé par tous.

Voilà dix-huit ans que le Gouvernement a reconnu, dans une directive approuvée en conseil des ministres, que la vallée de la Loire, entre Tours et Orléans, était l'une des régions les plus propices pour contribuer à cette ambitieuse politique. Quel mauvais sort s'acharne donc sur ce projet majeur ?

Voilà un peu plus de vingt ans qu'on parle de la liaison autoroutière Angers-Tours. En 1993, le programme de vos prédécesseurs bute encore sur la ville de Langeais.

A dix kilomètres de là, un pont, magnifique et dérisoire, développe, sur la Loire, ses quatre voies terminées depuis deux ans, qui débouchent sur les champs au nord et sur les prés au sud. Combien de temps encore ce magnifique ouvrage, sans doute le plus grand pont inutile de France, restera-t-il solitaire ?

La région Centre est, depuis dix ans, celle qui est la plus mal dotée de toute la France en crédits routiers avec ses malheureux 600 millions de francs contractualisés sur cinq ans.

Nous risquons cette fois encore d'avoir à accrocher la lanterne rouge des fins de convoi. Est-ce bien raisonnable, s'agissant de la région la plus fréquentée au sud de Paris ? Vous savez sans doute qu'elle est prête à participer à tout effort complémentaire qui permettrait de traiter le problème routier spécifique de la région parisienne, tel celui de la RN 12, en dehors du futur contrat de plan.

S'agissant de ce programme spécifique, vous pourriez, monsieur le ministre, saisir l'occasion de doubler ou de tripler vos propres dotations budgétaires, mais, pour cela, il faudrait que le Gouvernement acceptât de distinguer les programmes spécifiques de la région parisienne des contrats de plan « orthodoxes », si j'ose dire. Peut-être est-il trop tôt, ce soir, pour en débattre ici ?

Selon la direction des routes, le trafic routier devrait, d'ici à l'an 2000, croître, en moyenne nationale, de 40 p. 100 en France. Si ce pronostic est exact, la circulation autour de la région parisienne devrait augmenter, quant à elle, de 45 p. 100 à 50 p. 100.

Or vous savez mieux que quiconque les difficultés rencontrées pour « boucler » l'autoroute A 86 et faire avancer la Francilienne, dont les emprises sont d'ores et déjà insuffisantes sur une partie du tracé, pour faire face au trafic estimé de 30 000 à 80 000 véhicules par jour.

Pourquoi, dès lors, monsieur le ministre, rester statique pour les départements périphériques du Loiret, de l'Eure-et-Loir et de la vallée de la Loire ? Peut-on raisonnablement croire que les routes périphériques de la région parisienne supporteront un trafic accru avec une cadence d'investissements routiers en francs constants, qui est deux fois moins élevée qu'en 1983 ?

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques réflexions sur lesquelles je souhaiterais connaître vos réactions ce soir.

Je les résume. Où en sommes-nous pour l'autoroute A 160 ? La circulaire du 15 décembre 1992 est-elle applicable ou non ? Pourquoi le contournement de Châteauroux bénéficie-t-il d'un traitement qui nous paraît inéquitable et injustifié ? Quand pouvons-nous escompter l'achèvement de la liaison entre Langeais et Tours ?

Enfin, s'agissant du « desserrement » de la région parisienne, pouvons-nous espérer autre chose que ce malheureux contrat de plan, sans aucun rapport avec les ambitions déclarées d'une grande politique d'aménagement du territoire à l'échelon national et à celui de la région parisienne ?

Je vous remercie par avance de vos réponses, monsieur le ministre.

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

M. Maurice Lombard. Les subventions aux transports collectifs urbains de province progressent sensiblement dans votre budget, monsieur le ministre, tant en crédits de paiement qu'en autorisations de programme. Certes, je m'en réjouis, mais permettez-moi de dire que je les juge encore modestes eu égard aux besoins et aux retards accumulés.

Je crois comprendre qu'une part essentielle du programme concerne des opérations déjà engagées, ce que l'on appelle des « coups partis », tels la ligne 2 du métro de Lille et les tramways de Strasbourg, de Grenoble et de Rouen.

Il est de bonne administration que les projets engagés soient financés en priorité. Je ne vous le reprocherai pas. C'est donc plutôt sur vos projets futurs que je souhaite vous interroger, monsieur ministre, à l'occasion de l'examen de ce budget.

Vous avez annoncé, dans le discours que vous avez prononcé, voilà quelques semaines, à Nantes au congrès du GART, votre intention de réexaminer les conditions d'intervention de l'Etat pour soutenir les projets de développement des réseaux de province retenus par les autorités organisatrices. Je salue cette volonté.

En effet, trop souvent dans le passé, nous avons eu le sentiment que les choix de l'Etat, tant à l'égard des projets retenus qu'à l'égard du volume des interventions, ne relevaient pas de règles précises. A vrai dire, nous pouvions imaginer qu'ils étaient très largement arbitraires.

Dans ce domaine, je crois qu'il appartient aux collectivités locales, responsables des transports, de choisir leur politique de développement ainsi que le mode de transport qu'elles jugent le mieux adapté à leurs ambitions. Ce choix ne saurait entraîner automatiquement des subventions de l'Etat. Nous sommes, me semble-t-il, bien d'accord sur ce point, monsieur le ministre.

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

M. Maurice Lombard. Le projet doit s'inscrire dans des règles préalablement fixées. Je crois avoir compris, monsieur le ministre, que vous nous proposiez de fixer avec précision ces règles qui conditionnent l'intervention de votre ministère afin que chaque collectivité, au moment de prendre sa décision, puisse savoir si elle peut prétendre à l'aide de l'Etat et calculer le volume de cette intervention.

Pouvez-vous nous dire à quelles conclusions vous a conduit votre réflexion ou, tout au moins, dans quelles directions vous vous orientez ?

Les interventions seront-elles fondées sur la taille de l'agglomération, sur le mode de transport retenu, sur la combinaison des deux, ou sur la géographie urbaine ?

Au cours des années passées, les dotations de l'Etat ont surtout profité aux projets « lourds », tels le métro et les tramways, et donc coûteux. Il ne restait plus que des miettes pour des solutions plus modestes, moins médiatiques mais non sans utilité.

On a parfois eu l'impression que certains projets techniques étaient préférés à d'autres, compte tenu des subventions de l'Etat.

La politique antérieure sera-t-elle poursuivie ? Sera-t-elle nuancée par une révision des priorités ? J'attends vos réponses, monsieur le ministre.

Je souhaite également vous poser une autre question. Les zones périurbaines se développent autour des grandes agglomérations. Elles accueillent de plus en plus d'habitants. Elles deviennent des lieux de travail. Elles peuvent apporter quelques solutions à ce qu'on appelle les « problèmes de la ville ». Mais elles souffrent toutes d'une mauvaise desserte en transports collectifs.

Ces zones ne sont plus rurales. Les transports interurbains sont donc inadaptés. Mais elles ne sont pas vraiment urbaines. Les transports de type urbain seraient, par conséquent, surdimensionnés, compte tenu de leurs besoins.

Dès lors, il faut, je crois, inventer des solutions nouvelles, associant, par exemple, les départements, peut-être même les régions, et les autorités urbaines.

Votre ministère peut-il engager une réflexion et des études en ce domaine ? Peut-il prendre l'initiative de suggérer des coordinations pour l'aménagement de cette partie du territoire ? Peut-il, enfin, envisager, dans un avenir plus ou moins proche, des mesures financières même modestes, à l'occasion ou en complément des contrats de plan Etat-région, voire par un autre moyen, pour inciter à créer des dessertes nouvelles de ces zones ?

L'octroi d'une aide de l'Etat aux autorités organisatrices des transports, monsieur le ministre, est une bonne disposition. Mais il est également très important de laisser à celles-ci les moyens spécifiques dont elles disposent déjà. Je pense naturellement, à cet égard, à la fois à la liberté tarifaire et au versement transports.

Je sais que vous êtes convaincu de la nécessité de laisser les autorités organisatrices fixer leurs tarifs - elles n'en abuseront pas, vous pouvez le répéter à votre collègue du budget - ne serait-ce que pour ne pas faire fuir leur clientèle et ne pas désorganiser leur réseau.

Pensez-vous que le ministre des finances, qui s'accroche depuis douze ans environ à cette politique directive, renoncera facilement à fixer les taux d'augmentation autorisés alors que, chaque année, un nombre grandissant de dérogations sont accordées par les préfets ?

Rappelons que le versement transports, institué en 1973, a sauvé les réseaux de transports urbains et permis le développement de nos villes. Sa remise en cause aurait certainement des conséquences catastrophiques sur les transports publics et des retombées encore mal mesurées sur d'autres domaines.

Permettez-moi d'apporter au débat l'exemple concret du réseau de transports du district de Dijon.

Nous avons fait une étude sur deux hypothèses : l'une prévoit la réduction du taux de 50 p. 100, l'autre, la suppression totale du versement transports. Les résultats le montrent, les craintes que nous avons formulées dès le départ n'étaient pas illusoires.

Premier cas, si nous réduisons le taux de 50 p. 100, il y a trois solutions. Nous reportons le manque de recettes sur la fiscalité du district, mais il faut l'augmenter de 94,4 p. 100. Nous le reportons sur la tarification, mais il faut augmenter celle-ci de 69 p. 100, avec toutes les conséquences sociales que cela comporte : fuite de la clientèle, recours à nouveau à la fiscalité. Enfin, si nous diminuons le service proposé, il faut procéder à 119 licenciements.

Second cas, si nous supprimons totalement le versement transports, il y a aussi trois solutions. Sur la fiscalité, le report atteint 184 p. 100. Sur la tarification, le report atteint 164 p. 100, ce qui peut avoir des conséquences imprévisibles. Si nous diminuons le service, nous devons licencier 180 agents sur 480. On peut donc dire que les objectifs ne seraient pas atteints !

Si l'on vise la réduction des charges qui pèsent sur les entreprises pour favoriser leur développement et l'embauche, la première solution montre que le versement transports est compensé par une hausse de la taxe professionnelle. Les deuxième et troisième solutions - hausse des tarifs ou diminution du service - montrent que ce sont les classes sociales les plus défavorisées qui en supportent les conséquences, que les commerces situés dans le centre des villes sont compromis au profit des grandes surfaces établies dans des zones périphériques.

Monsieur le ministre, je vous demande d'être notre avocat et de plaider notre cause auprès de vos collègues. Expliquez leur qu'ils se sont trompés s'ils ont cru qu'en allégeant la charge des entreprises la suppression du versement transports serait génératrice d'emplois. Il n'en est rien. Cette démarche non seulement est illusoire mais porte en elle des risques de catastrophe pour l'aménagement des agglomérations urbaines.

Je conclurai en vous disant que le groupe du RPR votera naturellement votre budget.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

M. le président. 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 répondrai d'abord à MM. Masseret, Leyzour, Masson et Bellanger, qui m'ont interrogé sur différents aspects de la SNCF.

Dans son excellent exposé, M. Masseret m'a posé une série de questions.

S'agissant des investissements, il est clair, comme vous l'avez dit, qu'ils ont toujours été, jusqu'à ce jour, payés par la SNCF. Si cette politique était compréhensible, il est évident que nous sommes allés trop loin dans cette direction et que cela ne peut pas continuer en 1994. L'endettement, qui est de 168 milliards de francs, est insupportable.

S'agissant du TGV Est, la réflexion progresse - elle devra être terminée avant la fin de l'année - sur la répartition du financement entre l'Etat, l'Europe, les régions et la SNCF, ainsi que sur la méthode de réalisation.

Une réflexion devra également avoir lieu sur le TGV Méditerranée et, bien entendu, sur le futur TGV Lyon-Turin, en particulier là où nous avons engagé des études d'APS, entre Lyon et Montmélian.

Aujourd'hui, on peut dire que, en fonctionnement, les pertes de la SNCF sont de 7 à 8 milliards de francs par an, ce qui correspond, comme par hasard, aux 7 à 8 milliards de francs de frais financiers, comme vous l'avez très justement relevé. Il se pose donc là un problème fondamental sur lequel nous travaillons pour le résoudre à l'avenir. Ce qui était supportable il y a un certain temps, ne l'est déjà plus, et nous avons réagi avec retard dans ce domaine.

S'agissant de l'exploitation des grandes lignes, aujourd'hui, un kilomètre sur deux est fait en TGV, ce qui est déjà considérable, car, il faut le rappeler, c'est le TGV qui permet à la SNCF de gagner le plus d'argent. Conforter le TGV, c'est donc conforter l'exploitation de la SNCF, qui, sans le TGV, serait dans une triste situation ! On l'ignore souvent et on a même tendance à penser que le TGV ne serait pas « rentable ».

Ce sont les lignes classiques, les lignes régionales, le fret qui ne sont pas rentables et qui posent des problèmes. Comment assurer les grandes lignes classiques qui sont déficitaires ? Qui doit payer ? La SNCF ? L'Etat ? Les collectivités locales ? A l'évidence, ce sont essentiellement l'Etat et la SNCF.

Comment améliorer les services régionaux ? C'est tout le sens de la mission que M. Haenel a bien voulu accepter. Nous avons sélectionné, au sein d'un comité de pilotage, les régions qui se sont passionnées pour le rail au cours des dernières années et qui ont réalisé les efforts les plus importants dans ce domaine. Ce comité, en liaison avec toutes les autres régions de France, bien sûr, est chargé de réfléchir à la façon de favoriser le dialogue entre l'Etat, les régions et la SNCF et obtenir, demain, la

création de plan de cinq ans - Etat-régions, Etat-SNCF, régions-SNCF - conclus à la même date et arrivant à échéance à la même date.

L'idée est la suivante : les 4 milliards de francs d'aide aux liaisons régionales versés à la SNCF par l'Etat pourraient transiter par les régions. Faut-il consacrer cette somme uniquement au rail ? Faut-il permettre une utilisation différente, intermodale, au risque de voir ces 4 milliards destinés, un jour, à autre chose qu'au rail ? Ce n'est nullement notre intention !

Vous le voyez, une réflexion est entamée pour rapprocher la SNCF des régions et, sur le plan local, des citoyens, afin de mieux répondre à leurs désirs.

S'agissant du fret, il est vrai, que la solution réside dans la remontée des prix du transport routier et non l'inverse. M. Leyzour parlait tout à l'heure de profits. Mais le drame actuel du transport routier, c'est le déficit, qui mène les transporteurs routiers à la catastrophe et qui crée en même temps à la SNCF des difficultés importantes ! Mais je reviendrai sur ce point tout à l'heure en évoquant le problème des contrats de progrès.

Au niveau commercial, il faut réconcilier les Français avec la SNCF, après le « divorce », en quelque sorte, qui s'est produit au printemps dernier.

Le jour où le système SOCRATE fonctionnera - ce que je souhaite - on verra qu'il est excellent. Il faudra toutefois maintenir une présence humaine dans les gares, offrir aux voyageurs accueil et sécurité. Nous ne devons plus entendre ce que nous avons entendu lors d'une émission de télévision ; au cours de laquelle un voyageur qui descendait du TGV Nord trouvait merveilleuse la modernité de la SNCF, mais trouvait aussi qu'il fallait plus de temps pour prendre le billet que pour faire le voyage ! Cette opinion est largement partagée par l'ensemble de nos concitoyens. Si vous avez été capable de vous servir du système, essayez donc, ensuite, de changer de réservation. Vous verrez la réponse de SOCRATE !

Nous avons limité la réduction des emplois à 5 900 cette année contre un peu plus de 6 000 les années précédentes, ce qui suppose 1 200 embauches de salariés destinés, pour partie, à être en contact avec la clientèle. Nous essayons de limiter les réductions de postes de travail et d'augmenter la présence humaine, à l'intérieur des gares en particulier.

Les tarifs mis au point ont été bloqués pour le seul TGV Nord. De façon plus générale, il faut remettre à plat l'ensemble des tarifs, ce qui n'est pas simple. S'ils sont trop élevés, le TGV devient inaccessible à beaucoup. S'ils sont trop faibles, le danger est grand de transformer les grandes villes proches - je pense à Lille - en villes de banlieue parisienne qui seront plus alors proches que celles de la première couronne ! L'équilibre n'est pas facile à trouver.

Pour en revenir au système SOCRATE, après le rapport de M. Moissonnier, une commission permanente, constituée à ma demande et présidée par le préfet Carrière, cherche à assouplir le système et à rénover le dialogue avec les usagers.

Faut-il maintenir la réservation obligatoire à 100 p. 100 ? Faut-il, au contraire, conserver un quota de places pour les réservations de dernière minute ? Peut-on assouplir le système, sans pour autant casser la volonté de la SNCF, pour garantir à ceux qui montent dans un train une place assise ? Ce serait un progrès par rapport à l'époque où l'usager pouvait monter dans le train, mais devait faire le voyage debout dans le couloir !

Il faut essayer, par conséquent, grâce au dialogue, d'humaniser des règles qui avaient été mises en place de manière quelque peu technocratique !

M. Bellanger m'a interrogé sur la réorganisation territoriale. Puis-je vous rappeler, monsieur Bellanger, sans vouloir faire de polémique, qu'en prenant mes fonctions j'ai trouvé ce plan fin prêt et béni par les autorités précédentes ? J'y ai mis un terme en demandant à la SNCF de reprendre le dialogue avec les régions de France, dialogue qui n'est pas encore terminé.

Je l'ai indiqué à plusieurs reprises, les vingt-trois régions SNCF ne correspondent plus à la modernité de la SNCF. Une réforme instituant un nouveau découpage administratif, politique, au sens noble, du territoire est indispensable, mais elle n'est pas nécessairement celle qui a été préparée. Le dialogue doit donc être approfondi, en plein accord avec le président Fournier, avec les régions, les cadres, les représentants syndicaux et le personnel de la SNCF. Il n'est pas question d'imposer brutalement une réforme. Celle-ci doit être négociée, acceptée, puis appliquée progressivement.

Nous en reparlerons lorsque la SNCF aura terminé sa concertation interne avec, notamment, les représentants syndicaux, concertation qui doit avoir lieu en janvier prochain. Nous tiendrons le plus grand compte, pour cette réforme, des résultats de cette concertation, d'une part, avec les grands élus et, d'autre part, au sein même de la SNCF, où elle n'est pas sans poser de sérieux problèmes.

Entre immobilisme et réforme brutale, il y a place pour une réforme souple, réfléchie, et acceptée.

S'agissant des transports en Ile-de-France, la participation de l'Etat augmente de 7 p. 100. Le versement transports diminue en valeur relative et la part à la charge des usagers reste à peu près équivalente. Le trafic, quant à lui, augmente, vous le savez, de moins de 1 p. 100.

En réponse aux critiques relatives à l'augmentation de la part de l'usager, je précise que nous nous situons là dans une parfaite continuité : l'inflation de 3 p. 100 est conforme au plan mis au point depuis six ans. Cette augmentation est saine et nécessaire. Elle est à la charge de l'usager parisien : 36 p. 100 du prix de revient de transport, ce n'est pas exagéré lorsque l'on sait que, partout ailleurs en France, l'usager supporte 50 p. 100 de ce prix.

Vous avez été nombreux à m'interroger sur les transports collectifs en site propre en province.

Je précise d'abord que les crédits qui y sont consacrés s'élèvent bien à 674 millions de francs, car un autre chiffre a été cité tout à l'heure. Compte tenu du plan de relance, cela représentera sur deux ans, plus qu'un triplement de l'effort de l'Etat dans ce domaine. C'est considérable !

Pourtant, ce ne sont pas 2 milliards de francs tous les cinq ans, soit le rythme actuel, mais plus de 7 milliards de francs qui seraient nécessaires pour simplement, faire face aux projets existants et pour honorer diverses promesses qui ont pu être faites.

C'est l'une des raisons qui conduisent à penser qu'il faut établir des critères permettant de diriger le plus rationnellement possible l'aide de l'Etat.

Une réforme est apparue indispensable dans la mesure où, jusqu'à présent, notamment pour les équipements les plus lourds, l'accord intervenait à travers des contacts directs entre le ministre des transports, voire le Premier ministre, et tel ou tel grand élu, n'ayant d'ailleurs pas nécessairement la même couleur politique. Cette pratique pouvait sembler normale tant que les projets étaient peu

nombreux, mais elle devient anormale lorsque le nombre des projets augmente. C'est alors que des critères précis deviennent nécessaires.

Le premier dossier que j'ai eu à traiter a été celui de Rennes. Il s'agissait d'un dossier très controversé et, pour le faire échapper à toute politisation, j'ai constitué une mission de trois « sages », totalement indépendants, à la neutralité indiscutable.

Selon le rapport que ces trois « sages » viennent de me remettre, ce qui n'était pas suffisamment disproportionné pour que l'Etat ne mette pas un centime n'était pas, non plus, suffisamment proportionné pour que la solidarité nationale prenne en charge 30 p. 100 du projet envisagé.

J'ai toujours dit que je m'en remettrais au rapport des « sages ».

Par conséquent, l'Etat doit aider Rennes, quel que soit le choix de la ville, par une subvention calculée sur la base de la réalisation d'un réseau de tramway en surface, sauf en centre ville, où il mérite d'être souterrain. Si un projet naît à Rennes, la subvention accordée par l'Etat sera encadrée de cette manière.

Pour l'avenir, nous allons essayer de déterminer des critères objectifs.

Nous hésitons encore, monsieur Lombard, entre deux solutions : soit la définition d'un ensemble de critères stricts permettant à chaque collectivité de savoir, au moment où elle adopte un projet, ce qu'elle pourra obtenir de l'Etat, soit des critères plus souples mais exigeant qu'une commission se rende sur place pour prendre en compte tous les paramètres spécifiques de la ville considérée, un peu comme cela s'est fait dans le cas de Rennes.

Il faut savoir que le problème ne tient pas à la taille de la ville. Dans telle petite ville, la distribution de la population et la faible largeur des voies, par exemple, rendra des passages en souterrain nécessaires. Dans telle grande ville, à l'inverse, le recours au souterrain dénotera un manque de courage, une absence de volonté de créer des sites propres en surface. Voilà pourquoi il n'est pas si simple de déterminer des critères justes, garantissant l'absolue neutralité de l'Etat.

L'Etat n'a pas à être le tuteur des élus locaux, qui doivent, comme vous l'avez dit, choisir seuls le mode de transport qui leur convient. Mais l'Etat n'a pas non plus à recevoir la facture que les élus locaux lui renverraient, au nom d'une solidarité nationale qui ferait payer à l'ensemble des Français les équipements de quelques villes, équipements qui peuvent paraître disproportionnés, non par rapport à la ville elle-même - après tout, le contribuable local peut approuver une dépense importante - mais par rapport aux besoins nationaux et à la bonne gestion des deniers de l'Etat.

Monsieur Leyzour, s'agissant des conséquences positives d'une véritable politique intermodale sur la situation de la SNCF, le contrat de progrès et l'augmentation du prix du transport routier constituent la solution la plus efficace au regard du fret de nos transports ferroviaires. Parallèlement, j'espère pouvoir traduire budgétairement ma volonté de soutien aux transports combinés, qui représente déjà 16 p. 100 du trafic fret de la SNCF et qui est certainement une solution d'avenir.

En ce qui concerne le plan routier breton, monsieur Leyzour, la Bretagne dispose d'une enveloppe substantielle dans le XI^e Plan, et les élus souhaitent consacrer une part importante de cette enveloppe à la route. Tous financements confondus, on peut raisonnablement estimer à plus de 4 milliards de francs l'investissement sur les routes nationales de Bretagne au cours du XI^e Plan. La priorité de l'Etat portera, à l'intérieur de ce très

important programme, sur la réalisation de l'auto-route A 83, entre Rennes et Avranches, maillon essentiel de la route des estuaires.

M. Masseret, de même que MM. Dumas et Leyzour, a soulevé le problème des priorités concernant les grandes liaisons fluviales.

Il me semble que cette question est prématurée. En effet, que l'on parle de Seine-Nord, de Seine-Est, de Rhin-Rhône ou de toute autre liaison, il nous faut trouver un financement. Or il s'agit de dizaines de milliards de francs. Un tel financement ne relève pas des capacités budgétaires de VNF, qui reçoit, chaque année, une centaine de millions de francs de l'Etat pour compléter un budget d'entretien et de restauration d'un réseau vétuste. Vous savez, en effet, que le réseau est en mauvais état et que VNF ne dispose pas toujours de fonds suffisants ayant, en outre, parfois, quelque mal à utiliser ceux qui lui sont dévolus.

Il nous faut donc trouver une méthode originale de financement pour les grandes liaisons. Nous ne pouvons en effet, c'est ma conviction, recourir aux méthodes budgétaires classiques. C'est seulement lorsque cette méthode de financement aura été trouvée que la question des priorités se posera vraiment.

Je souhaite que des critères objectifs soient retenus et que tous les partisans des canaux ne « s'étripent » pas au moment où, pour la première fois, nous allons essayer de réaliser un canal qui, ayant valeur d'exemple, amorcera une nouvelle politique des canaux dans notre pays, ce que je crois tout à fait souhaitable.

Je signale à M. Berchet, s'agissant des TGV, que la préoccupation de l'Etat, comme de la SNCF, est bien d'utiliser cette invention française non pas comme un strict instrument de liaison de ville à ville, mais comme un moyen de poursuivre un trajet en train, puisque le TGV a cette chance de pouvoir rouler sur les rails non rapides, en direction de telle ou telle ville.

Cette orientation est conforme non seulement aux intérêts de la SNCF mais aussi à notre volonté d'aménagement du territoire.

Il faut donc réexaminer de manière globale les liaisons entre les lignes TGV classiques, c'est-à-dire de longue distance, et les lignes locales ou régionales, de manière à mieux desservir l'ensemble du territoire.

M. Berchet a souhaité la mise en place d'une mission de conseil. Il en existe déjà une, constituée voilà une semaine à mon initiative, il est vrai dans un esprit légèrement différent.

Il s'agit, pour moi, d'aider la SNCF, plutôt que de la contrôler ou de la surveiller, et d'éclairer l'Etat en vue de la préparation du prochain contrat de plan Etat-SNCF.

Cette mission est confiée à la fois à l'inspection des finances et au conseil général des ponts et chaussées.

J'indique encore à M. Berchet que la SNCF a lancé elle-même un audit sur le groupe SCETA, qui, je le rappelle, est devenu le premier groupe de transport routier, afin de savoir quelle doit être, à l'avenir, sa participation dans ce groupe.

Monsieur Loridan, il existe un parfait accord entre les Espagnols et nous pour faire du tunnel du Somport une liaison interrégionale. Ce ne sera jamais une grande liaison internationale. Les deux vallées, de part et d'autre de la frontière, sont beaucoup trop belles pour que jamais on puisse imaginer une deux fois deux voies allant vers le tunnel du Somport, que ce soit depuis l'Espagne ou depuis la France. Il n'en est pas question !

Mon collègue et ami Michel Barnier et moi-même prendrons les précautions voulues pour que la route soit, entre Pau et le tunnel, à une seule voie dans chaque sens, sauf aux endroits où une troisième voie de dépassement sera nécessaire. En outre, nous prendrons des mesures de classement du bord de la route, de manière à interdire qu'à l'avenir on puisse l'élargir.

Une liaison régionale, oui, une liaison nationale dans la vallée d'Aspe, jamais !

Pour ce qui est de la voie E 9, vous le savez, le tunnel ouvrira en 1994. Sur ce point également, lors du sommet franco-espagnol, j'ai pu vérifier auprès de mon collègue et ami José Borrel que nous avons absolument la même vision.

Cela devrait vous rassurer, monsieur Loridant, après l'important travail que vous avez accompli sur ces liaisons.

Je vous indique également que l'Etat a fait figurer le problème de Bourg-Madame dans le « noyau dur », y consacrant 150 millions de francs. Nous sommes donc bien, sur ce point, vous et moi, « sur la même longueur d'onde ».

S'agissant des volets routiers des contrats Etat-région du XI^e Plan, je précise que les discussions se poursuivent et qu'il n'est pas possible, aujourd'hui, de chiffrer exactement l'enveloppe.

Compte tenu des programmes complémentaires décidés par M. le Premier ministre, on peut penser que le montant de cette enveloppe devrait se situer à un niveau proche de celui du X^e Plan, qui était déjà sensiblement plus élevé que celui du Plan précédent.

J'ajoute que les priorités essentielles de l'Etat sont inscrites dans le « noyau dur », ce qui garantit leur programmation.

Par ailleurs, en complément de ces contrats, l'Etat poursuivra les grands programmes de désenclavement du Massif central que constituent la modernisation de l'autoroute gratuite - RN 20 et RN 9 - et l'aménagement accéléré de la RN 7, programmes qui requièrent de l'Etat un effort budgétaire plus important au XI^e Plan qu'il ne l'était au X^e Plan.

En ce qui concerne le financement des autoroutes concédées, M. le Premier ministre a récemment annoncé que le programme se chiffrerait à 140 milliards de francs en dix ans et à 14 milliards de francs pour la première année, soit une augmentation de plus de 50 p. 100 par rapport à la moyenne des quatre dernières années. C'est évidemment considérable.

Enfin, comme vous l'indiquiez, monsieur Loridant, le développement des concessions en Ile-de-France est inévitable pour maintenir des conditions de circulation acceptables, notamment aux périphéries d'agglomérations. Dès que le SDAURIF sera définitivement établi, la mise en œuvre de l'ensemble de cette nouvelle orientation pourra intervenir.

En ce qui concerne la sécurité routière, je confirme à M. Leyzour que la réforme qui avait été engagée, et à laquelle j'ai d'abord été favorable, n'est plus à l'ordre du jour. Elle prévoyait que les inspecteurs du travail du ministère de l'équipement allaient être agrégés à l'administration du ministère du travail. Il n'en est plus question : les inspecteurs du travail seront maintenus au ministère de l'équipement, leur rôle étant redéfini en vue de leur donner une plus grande efficacité. Le monde routier en a besoin ! C'est, je crois, une bonne chose d'être revenu en arrière dans cette affaire et je vous remercie, monsieur le sénateur, de l'avoir souligné.

Quant aux orientations actuelles en matière de sécurité routière, elles seront arrêtées par le CISR qui aura lieu le 14 décembre, sous la présidence de M. le Premier ministre.

En premier lieu, un effort considérable portera sur l'éducation à la route - puisque tel est bien le problème fondamental - qu'il s'agisse du renforcement de l'éducation en milieu scolaire, de la promotion de l'apprentissage à la conduite anticipée ou d'une action particulière en direction de la jeunesse des quartiers défavorisés.

En deuxième lieu, des mesures viendront renforcer la sécurité, en particulier s'agissant de la lutte contre les vitesses excessives. Il ne s'agira pas tant de mesures nouvelles - ce sont trop souvent des mesures « gadgets » - que d'une réelle application de l'arsenal des mesures existantes, car c'est bien cela qui est en cause. La nouveauté tiendra à la mise en œuvre de moyens propres à faciliter les contrôles et à rendre plus systématiques les conséquences en cas d'infraction.

Parallèlement, dans le domaine des poids lourds, le contrat de progrès dont j'ai pris l'initiative dans le mois qui a suivi ma prise de fonctions a permis à l'ensemble des dirigeants des grandes fédérations routières et des syndicats de chauffeurs routiers de dégager toute une série de solutions. Elles tendent à redresser la situation économique en rendant plus strictes les conditions d'accès à la profession et d'obtention des autorisations de transport, en réprimant le travail au noir, ainsi que la sous-traitance lorsqu'elle est pratiquée à des prix scandaleusement bas.

S'y ajoute un volet social permettant d'éviter le dumping salarial qu'on a pu constater dans ce domaine et qui a parfois donné lieu à une concurrence véritablement déloyale, intolérable à la fois sur le plan social et sur celui de la sécurité.

Les contrôles seront également renforcés à travers la création de deux nouveaux délits : celui de débridage de limiteur de vitesse et celui de manipulation du chronotachygraphe. Cela permettra, en accord avec tous les routiers de France, de contrôler dorénavant tous les camions étrangers qui traversent le pays. Dans la mesure où il pourra y avoir flagrant délit, il sera possible de saisir le camion et d'arrêter le chauffeur.

Jusqu'à présent, la réglementation française ne s'appliquait dans les faits qu'aux seuls chauffeurs français, ce qu'ils vivaient très mal, on le comprend.

Je suis particulièrement heureux que ces mesures soient demandées par la profession elle-même, prises en concertation avec elle et mises en place dans le cadre, non du CISR, mais du contrat de progrès.

Monsieur Dumas, en ce qui concerne les péages, je voudrais vous indiquer à quel point nous sommes sur la même longueur d'onde. L'expérience de modulation a été extrêmement intéressante. Puisque nous ne pouvons pas avoir tous les réseaux dont nous avons besoin, nous devons mieux utiliser celui qui existe. A l'évidence, le péage durera dans le temps, au-delà du problème d'investissement, puisqu'il permet une meilleure utilisation du réseau. D'ailleurs, toute la réflexion européenne porte sur ce point.

M. Paul Loridant, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, il faudra modifier la loi.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Vous savez bien que le système de péage a été adopté par le Parlement, sur la base d'un adjectif qui devait être restrictif et qui a été entendu très largement. Si, un jour, on n'arrivait plus à s'entendre, il faudrait effectivement modifier la loi.

Pour l'instant, tout est fondé sur cette exception votée dans un moment de sagesse par les deux assemblées, sans que je sois bien sûr que tout le monde ait compris à quoi correspondait exactement ce vote.

En ce qui concerne les sociétés d'autoroutes, leur réforme a été largement esquissée par M. le Premier ministre dans le discours qu'il a prononcé à Metz. Elle doit comporter deux volets.

Le premier est structurel. Il assure une péréquation rénovée entre les sociétés d'autoroutes et il prend en compte l'identité régionale des sociétés existantes en maintenant leur intégration au niveau des élus locaux, ce qui me paraît important.

Le second volet a trait aux contrats de plan, qui seraient établis dans une optique pluriannuelle, ce qui serait une sorte de révolution culturelle, dans le cadre du FDES, avec une programmation des investissements permettant une globalité, une lisibilité pour l'ensemble du territoire.

M. Rigaudière a évoqué la RN 122. Dans le Massif central, un effort considérable de désenclavement est opéré avec l'A 75, l'A 89, l'ARCEA et la RN 88. Vous l'avez d'ailleurs dit, monsieur le sénateur.

Vous avez également exprimé votre souci au sujet de la RN 122. Qu'elle soit classée GLAT, grande liaison d'aménagement du territoire, ou non, vous savez bien que cela ne changera rien, ni au niveau de l'accélération des travaux ni au niveau du financement.

La desserte du département du Cantal et de son chef-lieu, Aurillac, par la RN 122 a été considérablement améliorée par la réalisation de l'autoroute A 75, qui est en service continu de Clermont-Ferrand jusqu'à Aumont-Aubrac, en Lozère, soit sur 143 kilomètres.

La modernisation de la RN 122 a été engagée dans le cadre du X^e plan : 176 millions de francs ont été inscrits au contrat, dont 73 millions de francs financés unilatéralement par l'Etat ; vous savez que la déviation de Thiézac vient d'être mise en service.

Une étude d'avant-projet sommaire d'itinéraire a été engagée sur la RN 122 entre Massiac et Figeac pour fixer le parti d'aménagement souhaitable. Le dossier est en voie d'achèvement et doit être prochainement soumis à la concertation des responsables socio-économiques, des élus et des administrations.

Je suis pleinement conscient, croyez-le bien, des difficultés liées à l'enclavement de la ville d'Aurillac. C'est pourquoi je souhaite que, dans le cadre du XI^e plan, un effort particulier soit fait par l'Etat et le conseil régional sur la RN 122 entre Aurillac et l'A 75.

En particulier, je souhaite que soit rapidement arrêté un projet pour le Lioran et qu'une étude soit engagée dès le début du XI^e plan.

L'effort particulier consacré hors Plan à la RCEA et à la RN 88 devrait dégager des ressources, qui pourraient être consacrées à la RN 122. C'est la négociation en cours qui permettra de définir le montant précis, mais votre désir sera pris en compte par l'Etat, et je ne doute pas qu'il rencontrera une volonté régionale.

Monsieur Leyzour, l'attribution de la qualité d'établissement public à l'Ecole des ponts et chaussées ne change rien au statut des personnels ; elle offre simplement une meilleure possibilité de gestion de cette école.

Monsieur Lambert m'a interrogé sur la répartition des 140 milliards de francs sur dix ans. Tout ce que le Premier ministre a dit, c'est que 14 milliards de francs seraient dégagés en 1994. Le volume pourra évoluer d'une année sur l'autre.

Quelle est la situation exacte des autoroutes lancées par rapport aux dossiers prêts ?

Pour 1994, les dossiers d'un montant de 14 milliards de francs sont prêts et 14 milliards de travaux seront lancés. Mais, dès 1995, le dérapage dont je vous parlais commence à se produire, puisque des dossiers pour 35 milliards de francs seront prêts, alors que seulement 14 milliards de travaux seront lancés.

Vous voyez combien il était nécessaire que le Premier ministre prenne une décision, sinon le décalage aurait grandi très vite entre les dossiers prêts et le lancement des travaux.

J'en viens à l'A28.

Comme vous le savez, monsieur Lambert, la section Alençon-Tours a été déclarée d'utilité publique le 20 juillet 1993. Il importe de procéder d'abord aux acquisitions foncières. En conséquence, cette opération n'est pas inscrite au programme du FDES, au titre desancements de sections nouvelles à intervenir en 1994.

Cependant, je vous rassure tout de suite : à la demande du Premier ministre, je proposerai d'inscrire le tronçon Le Mans-Tours au programme de 1995. Au-delà, cela dépend évidemment de l'enveloppe de 1995, dont j'ignore le montant. Je ne peux donc être plus précis aujourd'hui.

Sur le reste de l'itinéraire, de Rouen à Alençon, vous savez que la commission d'enquête avait émis, le 19 octobre dernier, un avis défavorable. A ma demande, mes services ont travaillé vite et ont immédiatement procédé à un examen approfondi des motifs invoqués par la commission d'enquête à l'appui de son avis défavorable.

Cet examen est achevé. Les résultats viennent de m'être transmis, et je peux donc vous annoncer la décision que j'ai prise de soumettre le projet actuel à l'avis du Conseil d'Etat dans les meilleurs délais, après que mes services auront apporté les réponses qu'appelaient les observations de la commission d'enquête.

Je considère qu'il est possible de trouver ces réponses et de transmettre directement le dossier au Conseil d'Etat.

La liaison autoroutière en question est un élément essentiel de l'axe Calais-Bayonne.

J'ai d'ailleurs observé une mobilisation exceptionnelle de tous les acteurs politiques et socio-économiques en faveur de ces autoroutes afin qu'aucun retard ne soit pris, et Dieu sait si vous êtes souvent intervenu ! Je mets donc tout en œuvre pour que cet axe avance le plus vite possible.

M. Alain Lambert. Le lapsus demeure !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Non, le lapsus est explicité.

En ce qui concerne les services publics de la SNCF en zone rurale, monsieur Lambert, je rappelle que le gel a été décidé par le Premier ministre jusqu'au mois de mars 1994 et qu'une réflexion est en cours sur la sortie du gel. Nous évoquerons donc la question lors de la prochaine session.

S'agissant des trains express régionaux, comme vous l'avez dit, le parc doit être renouvelé, cela concerne 100 véhicules. Les régions voudraient acheter les nouveaux TER fabriqués par GEC Alstom. La vraie question réside dans le financement des 250 millions de francs nécessaires pour couvrir les frais de développement. Or personne n'a tellement envie de payer, ni la SNCF, qui ne veut pas alourdir ses dettes, ni les régions, ni GEC Alstom.

La politique menée est claire. L'Etat doit être fédérateur. Il faut faire confirmer les commandes de TER par les régions. A ce jour, 50 p. 100 des commandes ont été passées. Il faut trouver un système de préfinancement des frais de développement.

La mission Haenel est notamment chargée de nous ouvrir quelques pistes pour ce dossier, dont vous avez souligné l'importance.

Monsieur Bellanger, j'ai répondu à plusieurs reprises, au cours de mon exposé, à vos questions.

Je n'ai aucun goût pour la polémique. Comme vous avez parfaitement caricaturé le projet de budget et que, partout où il est en hausse, vous le voyez en baisse, il me semble inutile de vous répondre plus particulièrement !

Monsieur Masson, je vous ai écrit hier à propos de la question que vous posez, et je vous prie de m'excuser du retard mis à vous répondre.

S'agissant de la liaison Courtenay-Artenay, vous savez qu'elle est actuellement inscrite au schéma directeur routier national approuvé le 1^{er} avril 1992. Des études approfondies ont été réalisées et de nombreuses concertations locales ont été menées.

Mon intention est d'arrêter le fuseau du kilomètre dans les meilleurs délais possibles, après concertation avec mon collègue et ami Michel Barnier. Nous pourrions ainsi poursuivre les études de définition de la bande de 300 mètres.

Il est clair que les conditions de circulation sur la RN 60 entre Montargis et Orléans impliquent la réalisation d'aménagement dès le XI^e Plan.

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé l'inscription au contrat de plan, outre l'achèvement de la déviation de Villemandeur, de la déviation de Bellegarde-sur-Fessard, pour un montant total de 260 millions de francs.

Par ailleurs, comme vous le savez, d'autres projets de liaison Est-Ouest ont été proposés, en particulier la liaison Bourges-Auxerre et les liaisons de type Bourges-Nevers-Dijon.

A ce jour, ces liaisons n'ont pas fait l'objet d'études approfondies. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé à mes services que ces hypothèses soient soumises à une évaluation socio-économique et à une étude d'impact sur l'environnement afin d'en mesurer l'intérêt pour le bon fonctionnement du réseau autoroutier. Sur ces bases, un débat sur les liaisons Est-Ouest du sud-est du Bassin parisien sera engagé.

J'en viens au contournement de Châteauroux, monsieur le sénateur. J'ai d'ores et déjà fait des propositions favorables à cette ville pour la prise en compte à 100 p. 100 par l'Etat des deux extrémités du contournement. Pour la partie centrale, soit le reste du contournement, la clé de répartition sera la suivante : 40 p. 100 pour l'Etat, 40 p. 100 pour la région et 20 p. 100 pour les collectivités locales, au lieu de la clé de 27,5 p. 100 pour l'Etat sur le tout, clé normale en milieu urbain.

Compte tenu des précédents de Limoges et de Brive, je ferai une nouvelle proposition encore plus favorable, ce qui, je l'espère, vous sera agréable.

Ces nouvelles propositions devront s'inscrire dans un règlement global du contrat de plan de la région Centre, propositions qui seront faites dans les jours qui viennent.

Chacun connaît les difficultés du projet Angers-Tours. Jeudi dernier, l'assemblée générale du Conseil d'Etat s'est prononcée. J'ai le plaisir de constater qu'une solution juridique est en passe d'être trouvée en ce qui concerne la concession à Cofiroute.

Le tracé de Langeais pose un problème. Nous nous sommes rendus sur les lieux, mon collègue et ami Michel Barnier et moi.

Il est clair qu'il faut améliorer la situation. Faut-il passer derrière Langeais, ce qui arrêterait sans doute l'exécution du projet pendant deux ans, ou faut-il enterrer partiellement l'autoroute en passant le long du fleuve et le long de la voie ferrée ?

La question est posée. Elle doit maintenant recevoir une réponse rapide, en coordination avec MM. Barnier, Toubon et Alphanéry, directement intéressés à ce que soit trouvée la moins mauvaise solution à un dossier qui, permettez-moi de le dire, n'est pas le meilleur parmi ceux dont j'hérite, si tant est qu'il y en ait de bons !

En ce qui concerne les 140 milliards de francs, j'ai conscience, monsieur le sénateur, qu'ils règlent les problèmes autoroutiers interurbains, mais qu'ils règlent mal les problèmes autoroutiers de la région parisienne dont vous avez parlé.

Dès que la SDAURIF sera sortie, dans le cadre de concessions et de péages qui permettront d'assurer une unité nationale par rapport aux investissements et aux méthodes de remboursement, nous aurons à nous poser le problème des autoroutes en région parisienne dans le sens que vous avez évoqué.

J'en arrive enfin aux questions posées par M. Lombard. Il a posé notamment une question très précise sur le métro, les trams, les trams légers et les bus.

J'indique tout de suite que les critères doivent, à la fois, comme on l'a dit tout à l'heure, laisser les collectivités locales libres de leur choix et laisser l'Etat libre de sa participation. Il faut en trouver de plus lisibles pour que les collectivités sachent plus tôt vers quoi elles s'engagent. L'Etat doit être un incitateur. Il doit favoriser le développement des moyens de transport les plus légers et les moins chers pour assurer le meilleur service de nos concitoyens ; il doit, notamment, soutenir fortement le tram ou le tram léger, intermédiaire entre le bus et le tramway, mais non polluant.

L'Etat doit également servir toutes les avancées technologiques. C'est donc bien dans le cadre de ces éléments quelquefois un peu contradictoire que nous devons déterminer les critères. Une première série de propositions a été soumise au GART et à l'ensemble des associations pour sonder leurs réactions.

J'espère pouvoir, d'ici à la fin de l'année, au pire d'ici à la fin du mois de janvier, présenter officiellement les propositions de critères et de systèmes.

En ce qui concerne les zones périurbaines, monsieur le sénateur, vos réflexions rejoignent tout à fait les miennes.

Déjà, dans les régions de Lyon, de Marseille et de Limoges, l'Etat s'est efforcé de favoriser une vision globale qui permette d'organiser les transports collectifs urbains de la ville-centre en liaison avec les transports périphériques.

De plus en plus, notamment dans l'établissement des critères, nous privilégierons ceux qui ont une vision globale en matière de transports par rapport à ceux qui gardent une vision purement centralisée de l'agglomération et qui, à la limite, laissent tomber l'interopérabilité des différents modes de transports au service de l'ensemble des citoyens.

Vous avez posé la question de la liberté des tarifs, mais vous y avez apporté la réponse vous-même.

En ce qui concerne le versement transports, mon collègue et ami M. Michel Giraud, dans son souci d'alléger les charges des entreprises, a demandé une étude des

conséquences du versement transports. Nous sommes tous d'accord sur ce point, et M. Giraud accepte d'ailleurs d'associer à cette étude la ministère de l'équipement, des transports et du tourisme.

Mais, monsieur Lombard, permettez également au président de district gérant directement les bus de son agglomération, que je suis, de vous répondre : le versement transports, s'il a certes bien des défauts, a néanmoins, à mes yeux, le très grand mérite d'exister, d'être souple et localisé. A mon avis, il coulera beaucoup d'eau sous les ponts avant que l'on parvienne à le remplacer ! A titre personnel, je m'en réjouis. *(Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDE.)*

M. le président. Je rappelle au Sénat que les crédits concernant les transports terrestres, inscrits à la ligne « Equipement, transports et tourisme », seront mis aux voix, à la suite de l'examen des crédits affectés au tourisme, le dimanche 28 novembre.

ÉTAT B

M. le président. « Titre III, moins 248 524 074 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur le titre III est réservé.

« Titre IV, 2 435 269 168 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur le titre IV est réservé.

ÉTAT C

M. le président. « Titre V. - Autorisations de programme, 10 465 963 000 francs.

« Crédits de paiement, 4 567 836 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur le titre V est réservé.

« Titre VI. - Autorisations de programme, 2 856 263 000 francs.

« Crédits de paiement, 1 428 450 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur le titre VI est réservé.

Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant les transports terrestres, les routes et la sécurité routière.

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, dimanche 28 novembre 1993, à quatorze heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1994, adopté par l'Assemblée nationale (n° 100 et 101, 1993-1994).

M. Jean Arthuis, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

Deuxième partie. - Moyens des services et dispositions spéciales :

Logement :

M. Henri Collard, rapporteur spécial (rapport n° 101, annexe n° 33) ; M. William Chervy, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 103, tome XIV) ; M. Jacques Bimbenet, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (logement social, avis n° 105, tome XI).

Equipement, transport et tourisme :

III. - Tourisme :

M. Pierre Croze, rapporteur spécial (rapport n° 101, annexe n° 22) ; M. Charles Ginésy, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 103, tome XVI).

Délai limite pour les inscriptions de parole dans les discussions précédant l'examen des crédits de chaque ministère

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, le délai limite pour les inscriptions de parole dans les discussions précédant l'examen des crédits de chaque ministère est fixé à la veille du jour prévu pour la discussion, à dix-sept heures.

Délai limite pour le dépôt des amendements aux crédits budgétaires pour le projet de loi de finances pour 1994

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements aux divers crédits budgétaires et articles rattachés du projet de loi de finances pour 1994 est fixé à la veille du jour prévu pour la discussion, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le dimanche 28 novembre 1993, à deux heures quinze.)

*Le Directeur
du service du compte rendu intégral,
DOMINIQUE PLANCHON*