

JOURNAL OFFICIEL



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

(47^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2^e séance du mardi 8 novembre 1988

SOMMAIRE

PRÉSIDENTENCE DE M. GEORGES HAGE

1. **Loi de finances pour 1989 (deuxième partie).** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1929).

TRANSPORTS ET MER

Transports terrestres et sécurité routière

M. Claude Germon, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres.

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial de la commission des finances, pour la sécurité routière.

M. Jacques Fleury, rapporteur pour avis de la commission de la production.

MM. Jean-Paul Fuchs,
Roland Nungesser,
Daniel Le Meur,
Charles Fèvre,
Jacques Guyard.

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer.

Réponses de M. le ministre et de M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, aux questions de : MM. Jean-Yves Le Déaut, Christian Bataille, Antoine Rufenacht, Franck Borotra, Roland Nungesser, Jacques Brunhes, André Rossinot, Marc Reymann, René Beaumont, Jean-Pierre Baeumler, Michel Carcelet, Jean-Pierre Fourré.

Les crédits concernant les transports terrestres et la sécurité routière inscrits à la ligne « Transports et mer » seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits du ministre délégué chargé de la mer.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

2. **Ordre du jour** (p. 1949).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. GEORGES HAGE, vice-président

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1989

(DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1989 (nos 160, 294).

TRANSPORTS ET MER TRANSPORTS ROUTIERS ET FLUVIAUX

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du secrétariat d'Etat auprès du ministère des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux.

La parole est à M. Claude Germon, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports terrestres.

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre des transports et de la mer, mes chers collègues, les transports terrestres occupent une place de premier plan dans les relations entre les hommes et dans le développement économique. Ils jouent un rôle essentiel dans la vie quotidienne des citoyens. Ils sont un facteur décisif dans l'aménagement du territoire, et l'histoire nous a montré à quel point ils pouvaient servir un grand dessein politique. A l'image des grandes routes de l'époque romaine convergeant vers l'*Urbs*, le réseau routier français, puis le chemin de fer ont organisé la cohésion de notre pays par des liaisons rapides avec sa capitale.

Aujourd'hui, plus que jamais, le réseau de communications dessine les axes de développement et d'urbanisation. En négatif, il inscrit les zones d'appauvrissement, voire de désertification.

Les transports terrestres constituent donc un enjeu considérable. Il est exclu qu'ils soient laissés à la seule loi du marché. C'est pourquoi, de tout temps, la puissance publique a dicté les grands choix. Là se trouve la raison de l'importance considérable du rôle de l'Etat dans les transports et des moyens réglementaires et budgétaires qu'il met en œuvre.

Il s'agit d'un budget à faces multiples, intéressant l'industrie, la recherche, l'aménagement, le commerce extérieur, la vie des Français, mais aussi la vie des entreprises et, d'abord, celle des entreprises de transport.

Le projet de budget des transports terrestres et de la S.N.C.F. pour 1989 progresse de 3,1 p. 100 par rapport à 1988, puisqu'il atteint presque 40 milliards de francs. C'est un excellent chiffre pour un secteur qui ne constitue pas une priorité fondamentale du présent projet de loi de finances,

avec une très nette remontée des crédits pour les voies navigables, qui sont trop longtemps restées les parents pauvres du budget.

L'exécution de ce budget n'appelle pas de commentaires particuliers de ma part. Cependant, je souhaiterais faire deux séries d'observations.

Je tiens tout d'abord à relever la part croissante prise par des financements extrabudgétaires, qu'il s'agisse du mécanisme de « surcompensation » entre régimes spéciaux, des dotations en capital financées par la privatisation ou, très récemment, des excédents de trésorerie du S.T.P., le syndicat des transports parisiens, dont je reparlerai. Un tel recours à des financements extérieurs n'est pas critiquable en soi mais il a, en l'espèce, l'inconvénient de reposer sur des ressources temporaires et aléatoires : excédents du S.T.P., de la caisse de retraite des agents des collectivités locales ou vente d'entreprises publiques.

Cette substitution de financements divers à des ressources budgétaires a même conduit le Gouvernement à annuler en 1987 une subvention à la S.N.C.F. de 500 millions de francs pour le T.G.V. Atlantique à la suite de l'attribution à la société nationale d'une dotation en capital.

J'ai ensuite relevé une pratique qui, pour n'être pas propre au ministère des transports, n'en est pas moins contestable : sorte d'annulation dépourvue de base juridique, la pratique des « blocages » de crédits vise à renforcer les pouvoirs déjà considérables de l'exécutif en ce domaine, avec, en outre, une opacité certaine. Le contrôle du Parlement sur l'exécution de la loi qu'il a votée n'en est rendu que plus difficile.

L'analyse détaillée par grands secteurs de ce projet de budget me conduira à distinguer les transports collectifs en région parisienne, d'une part, et ceux de la province, d'autre part. J'examinerai ensuite l'état financier de la S.N.C.F. aujourd'hui, pour en terminer avec les voies navigables et le transport routier.

Le service des transports collectifs en région parisienne est assuré par la R.A.T.P., par la S.N.C.F.-banlieue et par des transporteurs privés réunis au sein de deux associations, l'A.P.T.R. et l'A.D.A.T.R.I.F. C'est le S.T.P. qui organise ces transports et définit entre autres les tarifs à appliquer avec l'accord du Gouvernement, en application de l'ordonnance de 1959.

Je vous renvoie à mon rapport écrit en ce qui concerne l'évolution du trafic et des effectifs de ces transports.

S'agissant de la contribution de l'Etat au financement de ces transports, le projet de loi de finances pour 1989 engage une décroissance significative de l'indemnité compensatrice, ce qui constitue une innovation par rapport aux années passées. Cette décroissance explique une réduction des subventions de 7,7 p. 100.

Rappelons que cette indemnité compensatrice est versée pour compenser la différence entre le niveau, déterminé par le S.T.P., auquel le ticket en carnet devrait être vendu pour assurer l'équilibre des comptes d'exploitation et le tarif réellement pratiqué. La charge de cette indemnité compensatrice est assurée à hauteur de 70 p. 100 par l'Etat et de 30 p. 100 par les départements de l'Île-de-France.

Jusqu'à présent, l'Etat, pour des raisons liées à l'indice des prix, s'est constamment opposé, ou peu s'en faut, à une tarification réaliste, d'où une formidable croissance de l'indemnité compensatrice, alors qu'en même temps la part de l'usager parisien ne cessait de décroître. Vous trouverez à cet égard les explications dans mon rapport écrit.

Toute une série de manipulations ont eu lieu.

L'indemnité compensatrice a cependant vu son niveau stabilisé dans la loi de finances pour 1988. Mais le projet de loi de finances pour 1989 va plus loin puisqu'il engage une décroissance significative de l'indemnité compensatrice.

Monsieur le ministre, il faut bien prendre conscience que c'est la parole de l'Etat qui est ainsi reniée. Il n'est pas normal d'utiliser les excédents de trésorerie du S.T.P. pour compenser cette réduction de l'indemnité compensatrice.

M. Alain Bonnet. En effet !

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Non seulement vous utilisez une ressource non renouvelable pour faire face à une dépense permanente, mais vous faites un cadeau de 30 p. 100 de cette somme à Paris et aux départements de l'Ile-de-France, qui ne le demandaient pas.

M. Alain Bonnet et M. Gérard Saumade. C'est vrai !

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Enfin, vous diminuez la capacité d'investissement du S.T.P. et son effet d'entraînement pour d'autres financements.

Monsieur le ministre, autant je soutiens que votre budget est bon, autant je dois vous dire que cette décision particulière, inspirée par la direction du budget (*Sourires sur les bancs du groupe socialiste*), est mauvaise et que, pour le moins, vous ne devez pas la laisser renouveler.

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la sécurité routière. C'est bien dit !

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Il faut au contraire fixer pour l'Ile-de-France une politique de transports à long terme. Cela serait franchement facilité si l'on appliquait enfin à l'Ile-de-France la loi de 1976, transférant ainsi à des élus la responsabilité des transports, aujourd'hui trop diluée.

Enfin, logique avec moi-même dans la bataille que je mène depuis tant d'années pour laisser à l'Ile-de-France sa pleine capacité à décider de son développement, je plaide pour que cesse la subvention de la nation tout entière au système de transports de la région la plus riche de France.

M. Alain Bonnet. Très bien !

M. Claude Germon, rapporteur spécial. S'agissant des investissements des transports collectifs parisiens, notons que les crédits de paiement pour les aménagements d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs en région d'Ile-de-France passent de 68 à 91 millions de francs, soit un peu plus d'un tiers d'augmentation, et les subventions d'investissement pour la R.A.T.P. et la S.N.C.F.-banlieue augmentent également sensiblement, de 34 p. 100 pour la R.A.T.P. et de 233 p. 100 pour la S.N.C.F.

Cette évolution est donc favorable, même si les crédits de paiement pour la S.N.C.F.-banlieue de Paris passent de 87 à 29 milliards de francs.

Monsieur le ministre, une observation m'est suggérée par les commentaires que j'entends sur la liaison Orly-Antony par le V.A.L. Pour une somme élevée, ce moyen de transport moderne organisera une rupture de charge en amenant jusqu'au R.E.R. bondé les voyageurs d'Orly à Paris. La décision est-elle irréversible ? Que se passerait-il si, sans remettre en cause cette décision, on permettait de réaliser le projet présenté conjointement par la S.N.C.F. et Cofiroute ?

Venons-en aux transports collectifs en province.

Les autorisations de programme pour les tramways et métros de province connaissent une progression de 11,1 p. 100. Il s'agit notamment d'achever les opérations en cours - à Lyon : ligne D ; à Lille : ligne I bis ; liaison Toulouse-Grenoble - et de participer au lancement d'opérations nouvelles à Strasbourg, Nantes, Marseille et Bordeaux.

Un conseil interministériel, réuni le 1^{er} décembre 1987, a réduit le niveau de l'intervention de l'Etat. Jusqu'à cette date, la subvention de l'Etat pouvait représenter au maximum 50 p. 100 de la dépense subventionnable hors taxes des ouvrages en surface ou aériens et 40 p. 100 de la dépense hors taxes des ouvrages souterrains. Désormais, la subvention ne pourra dépasser le chiffre de 30 p. 100 et le montant en est plafonné à 600 millions de francs.

Les « aides à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains » connaissent une quasi-stabilisation en francs courants. Les crédits d'études et de recherche bénéficient d'une progression sensible qui témoigne

de l'intérêt porté par le Gouvernement à ce secteur. Les autorisations de programme augmentent de 17,85 p. 100 et les crédits de paiement de 50,6 p. 100.

Quant aux crédits des transports collectifs régionaux et départementaux, inscrits à l'article 40 du chapitre 63-41, ils s'élèvent à 60 millions de francs en autorisations de programme, comme en 1988, et à 106,5 millions de francs en crédits de paiement, contre 113 millions de francs pour 1989.

Ces crédits s'inscrivent dans le cadre des contrats passés entre l'Etat, les départements et les régions. L'objectif est d'inciter les collectivités à mettre en place un meilleur service de transport dans un souci de productivité accrue.

J'en arrive maintenant à la S.N.C.F.

Le contrat de plan négocié en 1985 visait un nouvel objectif pour la société nationale : l'équilibre avec, comme échéance, fin 1989. Qu'en est-il aujourd'hui ?

La S.N.C.F. s'est fortement rapprochée des objectifs qui lui avaient été assignés et cela en dépit d'une évolution défavorable de son trafic et d'un conflit social grave en 1986. L'effort de redressement entrepris a donc été considérable. Il n'a cependant pas permis de résoudre l'un des problèmes les plus graves auxquels doit faire face la société nationale, celui de son endettement.

Procédons à l'analyse des résultats de l'entreprise au regard de ces objectifs.

La progression du trafic « voyageurs » est réelle même si elle demeure inférieure aux objectifs du contrat de plan. La S.N.C.F. a souffert de la baisse cumulée du prix du pétrole et du dollar, qui a entraîné une baisse des coûts d'utilisation de l'automobile et du transport aérien ainsi que des transports routiers de marchandises. C'est d'ailleurs pour le trafic des marchandises que l'évolution a été la plus défavorable. Soulignons cependant que la baisse du dollar a permis de réduire le poids de l'endettement.

Une évolution aussi défavorable a contraint la S.N.C.F. à des efforts accrus de productivité. Le personnel a consenti à ce titre d'importants efforts.

Aucun objectif n'avait été arrêté en ce domaine par le contrat de plan, mais ce contrat incluait l'idée que le personnel constituait l'une des rares variables sur laquelle l'entreprise pouvait agir, l'autonomie de gestion de celle-ci impliquant qu'elle doive ajuster ses objectifs à son activité.

A plus long terme, la réduction d'effectifs ne pourra se prolonger indéfiniment sans faire naître des risques d'explosion sociale. Les effectifs sont ainsi passés, contractuels non compris, de 251 781 personnes en 1983 à 213 380 en juin 1988.

Parallèlement, d'importants efforts sont accomplis en matière de formation professionnelle continue. Le taux de participation en ce domaine est ainsi passé de 4,9 p. 100 en 1986 pour atteindre près de 6 p. 100 cette année.

Quant à l'état financier de la S.N.C.F., il est très contrasté. L'excédent brut d'exploitation a connu une très nette augmentation. La prévision pour 1988 est de 8 milliards de francs.

Le déficit de l'entreprise est passé de 3,8 milliards de francs en 1986 à 993 millions en 1987.

On voit bien que la situation de la société est certes en voie d'assainissement, mais le problème de la dette subsiste.

La S.N.C.F. a dû en effet assumer seule le financement de ses infrastructures, à l'exception du T.G.V. Atlantique pour lequel l'Etat a apporté une participation de 30 p. 100. A la fin de 1987, l'endettement à long terme s'élevait à près de 84 milliards de francs. Il pourrait atteindre 100 milliards de francs en 1989, 113 milliards en 1991 et 118 milliards en 1992.

Les charges financières connaissent une évolution similaire. Le déficit cumulé est considérable.

Le contrat de plan arrivera à son terme en 1989. Un nouveau contrat doit entrer en vigueur en 1990 et il doit intégrer pleinement la dimension sociale de la gestion de cette entreprise. D'importants gains de productivité ont été réalisés ces dernières années, et il serait légitime qu'une partie d'entre eux bénéficie au personnel.

Dans cette perspective, je ne peux qu'approuver la volonté du ministre des transports, M. Michel Delebarre, d'être le ministre de la modernisation, non seulement technique, mais aussi sociale.

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. Très bien !

M. Claude Germon, rapporteur spécial. En particulier, un effort considérable doit être entrepris pour améliorer les relations sociales.

M. Jean Beauvils. Très bien !

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Sur ce plan, mes chers collègues, la « culture S.N.C.F. », influencée par les contraintes techniques inhérentes au fonctionnement complexe de ce service public, privilégie la décision hiérarchique par rapport à la concertation et transfère, au sommet, des décisions qui pourraient être mieux élaborées, et donc mieux comprises, à un échelon décentralisé, plus proche des agents.

Les concours de l'Etat à la S.N.C.F., qui s'inscrivent dans le cadre du contrat de Plan, s'élèveront, au total, à 32,4 milliard de francs, soit une progression de près de 5 p. 100.

Citons pour mémoire la contribution aux charges d'infrastructures, qui illustre l'importance de l'effort de l'Etat.

Un mot sur le « Train Express Régional ». Il symbolise cette nouvelle politique, qui se caractérise notamment par une communication plus dynamique. Sur cette question, je formulerai deux remarques.

D'abord, je souhaite que le réseau régional connaisse une réelle amélioration. Ce « T.G.V. », pardonnez-moi cette expression qui n'est pas juste littéralement, ne doit pas être un réseau à deux vitesses, l'un cachant la misère de l'autre.

Ensuite, si je comprends bien la nécessité pour la S.N.C.F., dans certains cas, de procéder à des fermetures de gares ou à des modifications du contenu d'une desserte, je souhaite que toute modification n'intervienne qu'après une large concertation avec les collectivités locales concernées. Celles-ci ont la capacité d'intervenir par l'intermédiaire du conventionnement qui s'est développé, ces dernières années, mais qui laisse encore ouvert un large champ d'action.

L'évolution des autres contributions n'appelle pas de ma part de commentaires particuliers, sauf la compensation pour tarifs sociaux. Je me félicite, à cet égard, que le Gouvernement abandonne le projet de remise en cause des modalités d'octroi des billets de congés payés, arrêté par le précédent gouvernement. Merci, monsieur le ministre !

M. Michel Delebarre, ministre des transports et de la mer. Merci, monsieur le rapporteur ! (Sourires.)

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Mais n'aurait-on pu revenir sur l'ensemble des mesures de remise en cause des tarifs sociaux, décidées par M. Jacques Douffiagues ?

Elles constituent, en effet, un reniement du contrat de Plan et une attaque contre les acquis sociaux des Français, en particulier des plus défavorisés d'entre eux.

M. Alain Bonnet. Exactement.

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Au plan des investissements de la S.N.C.F. le prochain budget devra miser sur la sécurité. Les très graves accidents survenus ces dernières années, et, hélas, très récemment encore, démontrent qu'un effort supplémentaire doit être accompli.

Le Gouvernement a érigé cet effort, à juste titre, en priorité absolue. Les programmes existants seront donc poursuivis pour les lignes à double voie, les lignes à voie unique, les passages à niveau, et complétés par un certain nombre d'équipements nouveaux faisant appel à l'informatique, à la télétransmission ou à la vidéo, il s'agit des systèmes Cerdagne et Eclair, du projet Astrée, c'est-à-dire de l'automatisation du suivi des trains en temps réel, du contrôle automatique de la vitesse des trains, du système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance. Cet effort d'équipement devra tout particulièrement se porter sur la banlieue.

L'Etat devra aider la S.N.C.F., comme il le fait pour la route, à se payer son effort de sécurité car le renforcement de la sécurité coûtera cher. Comment seront financés les 4,1 milliards de francs que la S.N.C.F. prévoit d'investir en cinq ans, à partir de l'an prochain, pour améliorer la sécurité du réseau ?

Cela étant, l'argent ne suffit pas. En définitive, ce sont les hommes qui sont responsables. Qui redonnera aux agents de la S.N.C.F., traumatisés par les 68 morts de 1988, les moyens, l'enthousiasme et la volonté d'être à la pointe d'un service public qu'ils seront fiers de servir ?

M. Francis Geng. Très bien !

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Enfin, au niveau du programme d'investissement, la S.N.C.F. devrait poursuivre sa politique actuelle même si le programme pour 1989 n'est pas encore définitivement arrêté.

Les programmes d'électrification, désenclavement de la Bretagne et du Massif Central, et le T.G.V. Atlantique, seront en particulier poursuivis. L'année 1989 verra également le démarrage des premiers chantiers du T.G.V. Nord et l'achèvement de l'interconnexion des T.G.V. dans la banlieue Sud de l'Île-de-France.

Le financement de tous ces investissements ne sera pas sans entraîner quelques difficultés pour la S.N.C.F. A terme, ces investissements contribueront au rétablissement de la santé de l'entreprise, compte tenu de leur rentabilité. L'exemple du T.G.V. Sud-Est est là pour le prouver. Mais comment ne pas évoquer la nécessaire électrification de la ligne Paris-Cherbourg, chère à M. Mexandeau...

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. Merci, monsieur le rapporteur !

M. Claude Germon, rapporteur spécial. ... ou le souci réel de Limoges face au T.G.V. Paris-Toulouse qui passe par Bordeaux ?

Votre rapporteur souhaite enfin attirer l'attention de l'Assemblée sur l'importance d'une bonne desserte ferroviaire pour les ports français.

Le rapport Dupuydauby sur la filière portuaire française soulignait, en décembre 1986, la nécessité de « relever à temps le défi du « maxi conteneur ». De fait, il faut avoir à l'esprit que les ports du Bénélux et de la R.F.A. disposent d'ores et déjà sur leur territoire d'une desserte au gabarit « C ».

L'enjeu est considérable pour un port comme le Havre. La taille des conteneurs a augmenté, en effet, avec l'utilisation du gabarit « B + ». Les infrastructures ferroviaires ne sont pas adaptées. Or les conteneurs représentent l'avenir. Ce type de trafic a ainsi enregistré une progression de 15 p. 100 au Havre en 1987. Il serait donc nécessaire de mettre au gabarit les tunnels ferroviaires pour permettre le passage sur des wagons normaux des conteneurs au gabarit « B + ». Un seul tunnel, Sainte-Catherine à Rouen, est en cours de mise aux normes.

Plusieurs députés du groupe socialiste. Très bien !

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Les voies navigables sont l'une des très grandes priorités de ce projet de budget, comme je l'ai indiqué au début de mon intervention.

Les crédits d'entretien augmentent ainsi de 14,6 p. 100 et les crédits pour la restauration du réseau progressent de 20,5 p. 100.

Un projet de loi relatif à la perception de taxes sur bateaux de passagers et de plaisance est actuellement élaboré. Ce texte facilitera l'entretien du domaine public fluvial. L'évolution des crédits est retracée dans un tableau que vous trouverez dans mon rapport écrit. Les voies d'eau souffrent d'une absence quasi totale d'investissements depuis 1974, aggravée par des pratiques commerciales très archaïques - le tour de rôle, la répartition autoritaire du trafic...

M. le ministre des transports et de la mer. Eh oui !

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Certes, le C.I.A.T. du 30 juillet 1987 avait arrêté un important programme d'investissements. Cependant la réalisation de la section Niffer-Mulhouse et la mise à grand gabarit de la Saône restent subordonnées à la participation des régions concernées à hauteur de 25 p. 100.

Quant à la situation du trafic sur les voies navigables, elle a continué à se dégrader et les effectifs ont accusé une baisse de 6,70 p. 100 en 1987 par rapport à 1986.

Je terminerai par le secteur du transport routier dont le trafic connaît une évolution tout à fait favorable - avec plus 7,3 p. 100, il ne fait qu'approcher, il est vrai, le niveau record atteint en 1980. L'évolution s'explique par la baisse structurelle des transports de minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction sur cette période.

Une mesure réglementaire importante a été prise avec le décret du 6 mai 1988 supprimant la tarification routière obligatoire à compter du 1^{er} janvier 1989.

En autorisations de programme, 1,5 million de francs sont prévus pour la poursuite de l'équipement des axes routiers en aires de pesées et 2 millions de francs pour l'amélioration de l'efficacité des services de contrôle par l'acquisition de véhicules spécifiques aménagés et de moyens de pesées mobiles aisément transportables : 13 millions de francs d'autorisations de programme et près de 19 millions de francs de crédits de paiement sont également prévus pour les véhicules de transport de matières dangereuses.

Les 50 millions de francs que vous venez d'obtenir, monsieur le ministre, du ministre de l'économie et des finances...

M. le ministre des transports et de la mer. Serviteur, monsieur le député. (*Sourires*)

M. Claude Germon, rapporteur spécial. complètent en effet le financement de la gare de Paris-Massy, cité scientifique, qui pourra être mise en service en septembre 1989, conformément à la décision du conseil des ministres du 12 février 1986.

M. le ministre des transports et de la mer. Absolument !

M. Francis Gang. Vive Massy !

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Voilà résumée, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la présentation du projet de budget pour 1989 des transports terrestres et de la S.N.C.F.

Vous trouverez plus amples développements dans mon rapport écrit. En dépit de quelques lacunes, c'est un budget de progrès, je le répète.

La commission des finances, de l'économie générale et du Plan vous demande, mes chers collègues, de l'adopter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Je n'aurai garde de formuler la moindre remarque sur l'intérêt évident du rapport de M. Germon.

Cependant, j'invite les rapporteurs suivants à observer de près leur temps de parole et tous les orateurs à observer strictement celui qui leur a été imparti.

La parole est à M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la sécurité routière.

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, voici venu le moment d'aborder l'examen des crédits de la sécurité routière.

A mon tour, je tiens à exprimer ma satisfaction et celle des membres de la commission des finances devant le véritable « bond en avant » que représente la progression des montants budgétaires. Par exemple, les crédits d'équipement vont augmenter de 21 p. 100. S'agissant d'opérations particulières, comme la résorption des « points noirs », c'est-à-dire des zones dangereuses du point de vue de la circulation routière, on assistera même à un quasi doublement des crédits : 270 millions de francs prévus contre 140 millions pour le budget en cours d'exercice.

Cette progression traduit la volonté exprimée par le Président de la République et par le Gouvernement de diminuer le nombre des morts et des blessés de la route qui, après une régression appréciable en 1987, semblait avoir repris en 1988 une progression alarmante, qui n'a été stoppée - nous espérons que le résultat sera durable ! - qu'à la suite d'une insistante campagne des médias pendant les congés de la Toussaint.

Une telle politique volontariste en matière d'équipement vient d'être doublée par l'annonce d'un certain nombre de mesures décidées par le Gouvernement dans les domaines de la prévention et de la répression. Ces mesures font l'objet de remarques que j'ai présentées dans mon rapport.

Aussi approuvons-nous l'ensemble des projets que M. Delebarre et M. Sarre ont annoncés récemment, notamment ceux qui concernent le permis à points, le contrôle technique des véhicules et une meilleure formation du conducteur...

Pourtant, si tout cela est réalisé à temps et appliqué avec fermeté, en aurons-nous fini avec le lourd dossier de la sécurité routière ?

Certainement pas, surtout si nous considérons qu'il y aura de plus en plus de voitures, qui rouleront de plus en plus longtemps, donc que le trafic national continuera de s'accroître. Il s'y ajoutera, si nous voulons que la France demeure le grand carrefour routier européen, les effets du marché unique de 1992-1993 et de l'ouverture du tunnel sous la Manche.

Les réponses doivent être appropriées, et comme elles constituent un choix de société, tout l'exécutif qui est concerné, mais aussi le Parlement ainsi que l'ensemble des citoyens pris individuellement ou dans les structures qui les rassemblent.

Elles concernent d'abord l'équipement, au-delà des efforts déjà annoncés et consentis, qui ne sauraient se limiter à la résorption de ces « points noirs », dont la nomenclature est mouvante, en perpétuel renouvellement. Pourtant, cette tâche est essentielle car, les statistiques l'indiquent, ce sont les routes secondaires qui sont les plus meurtrières. Or beaucoup d'entre elles, qui faisaient naguère la fierté française, n'ont plus le gabarit, le tracé ou le profil adaptés aux nouvelles données de la circulation. Il faut donc les moderniser sans cesse.

Un autre impératif concerne la réalisation des voies les plus sûres, c'est-à-dire celles qui tuent trois fois moins que les autres, les autoroutes ou les routes à quatre voies. Nous aurons l'occasion, jeudi, d'en parler au ministre chargé de ce secteur.

L'amélioration du réseau secondaire, si meurtrier, la réalisation d'un maillage autoroutier dense et cohérent, enfin l'appel à d'autres modes de transport dont le rail, dont il est question aujourd'hui, ne manqueront pas de réduire le nombre des accidents graves.

A ce égard, laissez-moi remercier mon collègue et ami Claude Germon d'avoir évoqué la dégradation du service que l'on constate sur une ligne qui m'est chère, Paris à Cherbourg : la dégradation est telle que des usagers, qui emprunteraient normalement le chemin de fer, préfèrent désormais prendre la voiture. De cette façon, ils augmentent le risque d'accident. Monsieur le ministre, nous aurons l'occasion prochainement d'en reparler.

M. François Loncle. Très bien !

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. Au-delà de ces réponses concrètes et coûteuses qui supposent une application persévérante, on entre dans le champ des solutions controversées ou complexes.

En effet, une fois réglés les problèmes d'équipement, une fois aggravées les mesures de répression, affirmées les mesures concernant la prévention, la formation ou l'éducation, il restera un domaine difficile à appréhender, celui du comportement de l'automobiliste. Il dépend de tant de facteurs, historiques, économiques, sociaux et culturels, que les évolutions seront forcément lentes, d'autant plus lentes que les environnements ne sont guère favorables : le culte de la réussite individuelle à tout prix, l'apologie de la rapidité confondue avec la vitesse conduisent, tout comme l'abus d'alcool, à la surestimation permanente des moyens humains et matériels.

Il n'y a donc pas de réponses simples, même si elles sont séduisantes, comme la réduction indifférenciée de la vitesse autorisée. Un accident est toujours le produit d'un rapport entre plusieurs éléments.

A partir de là, il faut bien constater que les voitures les plus lourdes et les mieux protégées sont, pour une même vitesse, moins dangereuses que les petits bolides meurtriers, type G.T.I., dont la statistique nous indique qu'ils tuent bien davantage que les premières. Deux fois et demi plus !

M. Alain Bonnet. C'est exact !

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. Les constructeurs, qui ont su si bien résoudre, en quelques années, le problème de la consommation de carburant, ne seraient-ils pas capables d'orienter leurs recherches dans le souci prioritaire d'obtenir un maximum de sécurité ?

M. Gérard Saumade et M. Jacques Guyard. Très bien !

M. Louis Maxandeau, rapporteur spécial. A terme, les constructeurs y gagneront sans doute, mais la communauté nationale à coup sûr !

En conclusion, après ces brèves indications et réflexions, je rappelle que ce projet de budget marque un effort considérable. Il illustre la volonté du Gouvernement. Résoudre les problèmes de la sécurité routière, c'est une œuvre de longue haleine. En ce domaine, tout ne dépend pas de l'Etat.

En tout cas, l'effort budgétaire que l'Etat consentira pour le prochain budget démontre qu'il entend assumer sa part, qui est grande, de responsabilité. C'est pourquoi la commission des finances a donné un avis favorable à ces crédits. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le ministre des transports et de la mer. Et je vous en remercie !

M. le président. La parole est à M. Jacques Fleury, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les transports terrestres et la sécurité routière.

M. Jacques Fleury, rapporteur pour avis. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nos pensées vont en cet instant vers les usagers et personnels de la S.N.C.F. victimes de cette actualité qui illustre tragiquement notre débat aujourd'hui.

Dès votre prise de fonction, monsieur le ministre, vous avez été confronté à deux accidents ferroviaires qui ont d'autant plus marqué les esprits que le rail a la réputation, d'ailleurs justifiée, d'être un moyen de transport sûr. C'est pourquoi je ne suis pas surpris que votre toute première préoccupation soit la sécurité, et cette volonté se traduit directement dans le budget par la très forte progression des crédits consacrés à la sécurité routière, indirectement mais non sans fermeté par la priorité rappelée à la S.N.C.F. de l'impératif de sécurité.

L'examen de votre budget m'amène par ailleurs à noter trois autres orientations : d'abord la volonté, s'agissant de la S.N.C.F., de concilier le maintien d'un service public de qualité et les impératifs de la logique d'entreprise ; ensuite, une volonté d'équilibre, même si elle est peut-être encore insuffisante, entre le traitement des transports collectifs de province et celui des transports de la région parisienne ; enfin, une embellie notoire en matière de voies navigables.

Le Gouvernement marque par l'effort qu'il consent cette année sa volonté de faire de la sécurité routière une grande cause nationale. Les moyens consentis sont sans précédent : autorisations de programme en progression de 46 p. 100, avec une somme de 412 millions et, au total, un budget de 740 millions.

Concrètement, cet effort se traduira par un effort soutenu de résorption des 285 points noirs répertoriés, d'amélioration de la signalisation, de perfectionnement du réseau d'appel d'urgence, de maintenance et d'entretien des équipements de sécurité. Notons que l'effectif des inspecteurs de permis de conduire sera maintenu, ce qui tranche avec l'orientation générale en matière d'effectifs.

Mais, vous le savez bien, la sécurité routière exige un changement profond des comportements des usagers et des industriels de l'automobile, bref, une véritable révolution culturelle, ce qui implique un vaste effort de sensibilisation du public non seulement à l'occasion de campagnes ponctuelles, dont on connaît les effets, mais de façon plus profonde, plus permanente, ainsi qu'une application renforcée de la réglementation. C'est bien le sens des efforts de formation, d'information, de sensibilisation que permettront les crédits inscrits à votre budget.

Les mesures annoncées lors du récent comité interministériel illustrent ces orientations, et nous savons que vous n'en resterez pas là. Cette politique ne peut que satisfaire l'esprit, dès lors que l'on constate que notre pays se trouve malheureusement si mal placé en matière de sécurité routière.

Me faisant l'avocat du diable, dernier réflexe de quelqu'un qui passe un mois sur douze en voiture, je souhaiterais cependant que les pouvoirs publics se penchent activement sur la nécessité de concilier vitesse et sécurité qui semblent aujourd'hui si contradictoires. N'y a-t-il pas en effet une sorte d'anachronisme dans le fait qu'en un siècle où l'on s'ef-

force dans tous les domaines d'aller plus vite, seul le déplacement individuel le plus communément répandu, le plus communément souhaité, soit limité dans sa vitesse ?

En attendant que l'on puisse sortir de cette contradiction, il reste que les statistiques tragiques imposent impérativement l'effort que vous avez engagé et dont je vous félicite.

C'est ainsi que j'aborderai d'abord l'examen de l'activité de la S.N.C.F. sous l'angle de la sécurité. La série tragique d'accidents a justement sensibilisé le public à cet aspect.

La question est posée avec insistance du lien entre l'effort de productivité consenti par la S.N.C.F., ces dernières années, mais qui s'est traduit tout particulièrement par d'importantes réductions d'effectifs que certains trouvent excessives, et l'apparition d'une fréquence anormale des accidents.

Si l'on ne peut établir ce lien de façon certaine, il faut rappeler, et je crois savoir que vous partagez ce point de vue, que l'effort de productivité, la qualité nécessaire du service public, la logique même d'entreprise ne sauraient être en contradiction avec l'objet de la S.N.C.F. - le transport des usagers - et on ne peut pas parler de transport sans sécurité.

Demander à l'Etat de prendre en charge, dans un budget annexe, l'effort de sécurité serait une fausse bonne solution. Ce serait en quelque sorte annoncer que la sécurité ne fait pas partie des objectifs premiers de l'entreprise, alors qu'elle est l'essence même de son activité. C'est donc à l'entreprise de faire de la sécurité l'objectif premier de son activité, ce que vient de confirmer d'ailleurs la réunion du conseil d'administration de la S.N.C.F., mais ce qui devra être rappelé de façon prioritaire dans le prochain contrat de plan.

L'examen de votre budget m'amène à constater que la contribution de l'Etat à la vie de la S.N.C.F. est en légère progression, l'augmentation la plus notable étant dans le domaine des infrastructures, ce qui permettra de poursuivre l'équipement et la modernisation du réseau.

Je note au passage un effort d'assainissement des rapports entre l'Etat et la S.N.C.F., car vous mettez fin à une pratique utilisée abusivement l'an dernier de recours à la procédure de dotation en capital pour réaliser des travaux d'entretien ou de renouvellement de voies.

A cette période du contrat, les résultats marquent un redressement financier encourageant, résultat des efforts consentis par l'entreprise, consentis par un personnel dont il faut souligner le dévouement, supportés aussi quelquefois par les usagers et par certaines collectivités locales qui ont vu la qualité du service se réduire.

Si ce redressement mérite d'être souligné, il faut noter toutefois une baisse de l'activité de fret.

Il faut surtout souligner une nouvelle fois l'endettement de l'entreprise qui, à un niveau de 100 milliards de francs, est insupportable.

Cet endettement pèse sur les capacités d'investissement de l'entreprise et donc de modernisation et de dynamisme.

Il pèse sur ses possibilités d'associer le personnel aux résultats des efforts de productivité, ce qui ne saurait se prolonger sans entraîner un réel découragement.

Il pèse aussi sur le niveau de qualité du service public. Le redressement de l'entreprise ne saurait en effet se traduire par le développement d'un service à deux niveaux de qualité : d'un côté, le T.G.V. et les lignes rentables, de l'autre, celles qui seraient vouées à la misère.

Nombreux élus pourraient se plaindre de la baisse constante de qualité de certaines lignes - n'est-ce pas, monsieur Maxandeau ? - de la fermeture ou de la réduction de certains services sans concertation.

Il est possible de concilier la logique de l'entreprise avec celle du service public. La concertation avec les collectivités locales peut déboucher - de nombreux exemples l'ont montré - sur un conventionnement qui conduit à la satisfaction des parties, au maintien d'un service de qualité. Les collectivités locales sont favorables à cette démarche. Encore faut-il les y encourager et ne jamais manquer au devoir de concertation.

J'ai cru comprendre, monsieur le ministre, que c'est bien dans cette voie que vous souhaitez voir évoluer les choses.

Le troisième aspect de ce budget que je voudrais souligner c'est la volonté marquée, en tout cas au niveau de l'investissement, de rééquilibrer l'effort consenti en faveur des transports collectifs urbains, en province et en région parisienne, 295 millions de francs d'autorisations de programmes et 274 millions de francs de crédits de paiement pour la pro-

vince et, respectivement, 306 millions de francs et 267,7 millions de francs pour la région parisienne. Ce qui permet de faire les travaux envisagés.

S'agissant des transports collectifs urbains de province, alors que je constate l'amélioration de deux points de leur productivité, ce qui soulage heureusement les collectivités locales, je ne puis cependant que regretter la légère baisse des crédits d'aide à l'amélioration de cette productivité.

S'agissant de la R.A.T.P., je noterai, pour en contester le principe, le procédé qui consiste à baisser la contribution de l'Etat au prétexte que le syndicat des transporteurs parisiens dispose cette année d'un excédent de trésorerie qui peut être utilisé par la R.A.T.P. Utiliser un excédent conjoncturel pour compenser un déficit structurel est pour le moins contestable. Cette pratique ne devrait pas se renouveler.

De façon plus générale, je profite de ce débat pour poser deux questions avec insistance, même si j'en connais le manque d'originalité.

Peut-on continuer d'accepter que l'Etat contribue, à la hauteur où il le fait, au fonctionnement des transports parisiens, alors qu'il n'intervient pas dans celui des transports de province ?

M. Jean-Louis Durmont. Très bien !

M. Jacques Fleury, rapporteur pour avis. Plus précisément, le contribuable de province doit-il subir les effets désastreux d'un urbanisme en région parisienne qui éloigne comme à plaisir les lieux de travail des lieux d'habitat, ce qui entraîne une charge croissante de transport ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Dans ce domaine, aurons-nous, avec vous, monsieur le ministre, quelques raisons d'espérer ?

Enfin, dernier aspect important de ce budget : le réseau fluvial. Quel retournement de tendance ? C'est peu de dire que le réseau était depuis des décennies le parent pauvre !

Ne serait-ce qu'entre 1986 et 1988 il avait fallu constater une chute des crédits d'entretien de 8 p. 100, les autorisations de programmes s'effondrant de 24 p. 100.

Au contraire, l'augmentation est de 14,4 p. 100 cette année, avec des crédits d'entretien qui passent de 103 millions à 118 millions de francs.

Les crédits d'équipement enregistrent une hausse de 16,2 p. 100 en autorisations de programme, et de 20 p. 100 en crédit de paiement.

Il reste que, compte tenu du retard accumulé, il devient impératif de choisir.

Doit-on limiter à l'avenir l'effort d'investissement, ce qui n'est déjà pas mince, à l'entretien et à la maintenance du réseau, ce qu'imposent les impératifs de sécurité et que peut justifier une finalité telle que le tourisme fluvial ?

Doit-on de façon plus ambitieuse, compte tenu des perspectives européennes, de la qualité des réseaux voisins, des caractéristiques très positives du transport fluvial, mettre aux normes modernes des sections économiquement rentables ?

Il est trop tôt pour y répondre, mais je souhaite que les rapports qui ont été demandés par le ministre permettent de trancher.

Pour conclure, je voudrais vous dire, monsieur le ministre, que votre budget est bon. J'y ai quelque mérite, vous en conviendrez, alors que, à titre personnel, je devrais me faire le porte-parole de la mauvaise humeur de mes amis picards et tout particulièrement de mes amis amiénois qui ne comprennent toujours pas la décision prise de leur refuser le passage du T.G.V. par Amiens, décision qui heurte leur bon sens et sur laquelle, grâce à leur mobilisation, ils ne désespèrent pas que le Gouvernement revienne...

MM. Pierre Hlard et Jacques Bocq. Très bien !

M. Jacques Fleury, rapporteur pour avis. Vous connaissez le dossier et je n'ai pas besoin de m'étendre !

Mais ce serait de la mauvaise foi que de ne pas reconnaître la qualité et les bonnes orientations de ce budget qui, bien que ne constituant pas l'une des grandes priorités de ce gouvernement, se sort avec élégance des arbitrages et marque quelques orientations positives, dans le domaine notamment de la sécurité routière, des transports collectifs urbains et de la prise en charge du réseau fluvial.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, c'est sans état d'âme que, au nom de la commission de la production et des échanges, je demande à mes collègues de l'adopter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Fuchs.

M. Jean-Paul Fuchs. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, chaque fois que vous ferez quelque chose pour la sécurité routière, nous serons à vos côtés, car la France a la plus mauvaise sécurité routière des pays développés.

En quinze ans, 195 000 personnes sont mortes, 5 millions ont été blessées. Une personne sur soixante est appelée à mourir sur la route ; une personne sur trois y sera blessée.

C'est un bilan scandaleux, inacceptable qui ne peut laisser insensé aucun Français.

La plupart des pays ont enregistré ces dernières années des succès dans la lutte pour la sécurité routière. Nous pouvons, nous devons faire de même. C'est un problème de société. C'est un problème de volonté politique.

Il faut d'abord porter l'effort sur le réseau routier, poursuivre la construction d'autoroutes, réaliser, amplifier le programme engagé par le précédent gouvernement, car le nombre de tués est quatre fois moins élevé sur les autoroutes que sur les routes nationales ou départementales. Il faut aussi réduire les points noirs : ils sont encore 285. Vous augmentez les crédits. Nous nous en félicitons. Monsieur le ministre, les points noirs doivent disparaître dans les cinq ans.

Il est nécessaire aussi d'améliorer la sécurité des voitures. Depuis des années, avec les députés membres du groupe d'études sur la sécurité routière que je préside, nous demandons l'interdiction de circuler pour les voitures dangereuses : au nombre de 2 millions en France, elles sont responsables de 5 p. 100 des accidents et impliquées dans 32 p. 100 d'accidents graves.

Une enquête auprès de tous les députés de l'Assemblée nationale en 1987 donnait 100 p. 100 d'opinions favorables à l'interdiction. Nous vous demandons, monsieur le ministre, de mettre très rapidement en pratique vos intentions.

Il vous faut aussi mener une action auprès des constructeurs. Il n'est pas compréhensible que ces derniers refusent d'installer en série les appuis-tête, les rétroviseurs de droite, les points lumineux pour vérifier l'ancrage des ceintures de sécurité. En réalité, c'est l'homme, c'est notre société qui sont en cause. Ce sont encore trop de Français qui roulent sans respecter les limitations de vitesse - non-respect responsable pourtant de 34 p. 100 des tués - oubliant que la vitesse ne doit pas être calculée en fonction d'une route droite dégagée mais de l'obstacle imprévu qui peut surgir. C'est une infime minorité qui conduit encore après avoir absorbé trop d'alcool, mais elle est responsable de 40 p. 100 des morts. Elle est composée souvent de récidivistes. Pour ceux-là, il faut installer à leur frais des éthylomètres reliés au démarreur pour empêcher la voiture de partir s'ils sont sous l'empire de l'alcool. Enfin, il y a tous ces inconscients, ces assassins en puissance qui ne peuvent se maîtriser, qui franchissent les lignes jaunes et grillent les feux rouges. C'est contre ceux-là qu'il faut d'abord sévir. Les pays qui ont obtenus de bons résultats sont ceux dont la police des routes est nombreuse, bien équipée et la justice ferme et rapide. Il n'est pas acceptable, dans une démocratie, que la loi soit bafouée. Il n'est pas acceptable non plus que des élus interviennent pour que des délinquants puissent échapper à la juste sanction.

M. le ministre des transports et de la mer. Très bien !

M. Jean-Paul Fuchs. Il s'agit ensuite de rendre les conducteurs responsables. Lors de l'enquête réalisée en 1987 à l'Assemblée auprès de députés, 70 p. 100 s'étaient prononcés pour le permis à points. Et si je me félicite qu'il soit introduit, je regrette qu'il faille attendre quatre ans avant sa généralisation. Je regrette aussi que l'on ait pas bénéficié depuis des années de moyens bien plus importants pour informatiser les fichiers.

Il s'agit aussi de mieux former les conducteurs dans les auto-écoles et de contrôler régulièrement, surtout à partir d'un certain âge, les capacités techniques des titulaires de permis de conduire.

La formation des enfants en milieu scolaire comme l'apprentissage des règles de conduite pourraient être améliorées par la mise en œuvre d'un plan de communication qui pourrait être établi sur cinq et dix ans portant sur les thèmes fondamentaux qui constituent la clé de voûte d'une politique de sécurité routière : port de la ceinture de sécurité, respect des limitations de vitesse, sobriété au volant.

Régulièrement, des opérations ponctuelles, comme celle qu'a lancée récemment Antenne 2, par exemple, devraient attirer l'attention du public sur les comportements qui laissent à désirer, sur les changements profonds attendus.

C'est lorsque les raisons auront été comprises et acceptées que les réglementations auront les meilleures chances d'être admises, donc observées.

La communication, support de persuasion, et qui est le pivot de toute politique de sécurité routière, est notablement plus faible en France qu'à l'étranger : nous dépensons à peine 40 millions de francs.

Examinons l'exemple japonais : de 1970 à 1977, le nombre des tués sur la route a été ramené de 17 000 à 9 000, alors que le nombre de véhicules-kilomètres progressait de 18 millions à 32 millions.

Pourquoi ? Parce que les réglementations sont bien adaptées : révision du permis de conduire tous les trois ans, permis à points, révision obligatoire des véhicules, rappel sonore des vitesses limitées et même, à titre expérimental, les éthylomètres dans les véhicules. Le contrôle est dissuasif surtout, les dirigeants, le public, les enseignants, les entreprises, bref toute la société s'est donné pour objectif de combattre ce fléau dans les actes, de changer les mentalités. Est-il utopique de penser qu'il pourrait en être ainsi en France ? Rien de durable ne se fera dans notre pays si l'on n'amplifie pas la lutte contre l'égoïsme, l'indifférence, l'irresponsabilité. Rien de durable ne se fera si les Français n'acceptent pas de respecter le code de la route, tout le code de la route. Rien de durable ne se fera si les Français refusent de considérer l'insécurité routière comme un fléau national et rien de durable ne se fera si le Gouvernement, le Gouvernement tout entier, n'accepte pas d'en faire une priorité, ou n'arrive pas à en persuader chaque Français. Le Gouvernement est-il prêt à le faire ? C'est la question que je lui pose. (*Applaudissements sur de nombreux bancs des groupes de l'Union du centre, du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et socialiste.*)

M. François Loncie. Vous le savez bien !

M. le président. La parole et à M. Roland Nungesser.

M. Roland Nungesser. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, pendant de longues années, j'ai regretté la modestie des crédits destinés au réseau fluvial. Aujourd'hui, je constate avec une certaine satisfaction que, poursuivant la politique commencée par le précédent gouvernement, vous avez augmenté les crédits d'entretien et de restauration des voies navigables. Il n'en reste pas moins qu'il y a beaucoup à faire au niveau des investissements, non pas pour rattraper nos voisins, mais simplement pour ne pas nous laisser distancer encore plus par eux.

Nous regrettons, en effet, de ne pas voir inscrites dans le budget les sommes nécessaires au démarrage, au moins de l'une des trois grandes jonctions qui font tant défaut à notre réseau de voies navigables.

Les rumeurs de désengagement de l'Etat en ce qui concerne la liaison Rhin-Rhône signifient-elles que le Gouvernement renonce au schéma directeur des voies navigables préparé par la commission Grégoire et adopté par le gouvernement de M. Fabius ? Ou bien le Gouvernement envisage-t-il de modifier les priorités en prévoyant le démarrage d'une autre liaison fluviale à grand gabarit, que justifierait les besoins des économies régionales concernées ?

Ainsi, Seine-Nord apparaît comme la liaison la plus rentable, car, reliant les régions qui font déjà maintenant le plus appel à la voie navigable, elle est également la moins coûteuse. En effet, des liaisons sont déjà réalisées, d'une part, à grand gabarit pour les convois d'au moins 3 500 tonnes entre la Seine et l'Oise, de Conflans-Sainte-Honorine à Compiègne et, d'autre part, entre Dunkerque, Lille et Valenciennes,

liaison qui a été essentiellement financée, vous le savez mieux que quiconque, monsieur le ministre, par la région du Nord - Pas-de-Calais.

M. Michel Delabarre, ministre des transports et de la mer. Absolument !

M. Roland Nungesser. Il ne reste donc plus qu'un goulet d'étranglement entre Compiègne et Valenciennes.

Le tracé, enfin choisi, par l'actuel canal de Saint-Quentin est non seulement le plus économique, mais également le plus efficace sur le plan de l'aménagement du territoire, parce qu'il traverse les zones urbanisées et industrialisées de la Picardie, qui pourraient trouver ainsi les potentialités d'un nouvel essor, et parce qu'il faciliterait la reconversion du Nord - Pas-de-Calais, en améliorant ses liaisons avec la région Ile-de-France.

Enfin, la liaison Seine-Nord doterait non seulement le nord-ouest de la France d'un réseau cohérent à grand gabarit, mais assurerait l'intégration de celui-ci au réseau de voies navigables, dont se sont dotés nos voisins de la Communauté économique européenne Belgique, Pays-Bas, R.F.A.

Aussi, monsieur le ministre, serait-il opportun d'élaborer dès maintenant les clés de financement de ce canal, sachant que les conseils régionaux ont déjà accepté le principe d'une participation et que la Communauté économique européenne serait sans doute très intéressée par une liaison assurée la cohérence du réseau des voies navigables de l'Europe de l'Ouest.

De plus, outre que les péages permettraient d'amortir une partie substantielle des charges d'emprunt, nous espérons que de nouvelles sources de financement, résultant de la reconnaissance, enfin, de la polyvalence de la voie d'eau, seront proposées dans le rapport de Mme Chassagne.

Dans cette optique, le Gouvernement envisage-t-il la mise en place prochaine de l'établissement public Seine-Oise, qui serait chargé de la réalisation de Seine-Nord, si, comme nous l'espérons, les études complémentaires, que vous feriez effectuer pendant l'année 1989, amenaient le Gouvernement à classer en priorité, pour la réalisation du schéma directeur, le canal à grand gabarit reliant Conflans-Sainte-Honorine au canal Valenciennes-Lille-Dunkerque ?

En ce qui concerne les problèmes ferroviaires, nous notons que si le redressement financier de la S.N.C.F., inscrit et prévu dans le contrat de Plan, semble en grande partie se réaliser, il ne faut pas pour autant se dissimuler les graves problèmes qui subsistent. Ainsi, l'endettement de l'entreprise reste préoccupant.

Les problèmes de personnels, qui ne relèvent pas tous de leurs conditions matérielles mais aussi de leur motivation sur le plan psychologique, doivent être traités prioritairement.

L'actualité - d'autres l'ont dit avant moi - fait, hélas ! apparaître que les problèmes de sécurité ne tiennent pas seulement à la personnalité des dirigeants, notamment du président. Les fautes humaines sont malheureusement inévitables, et on le constate de la même façon, au plan de l'aviation ou de la circulation routière. Il convient donc de faire porter les efforts sur les moyens dont les progrès technologiques nous permettent de disposer aujourd'hui, pour essayer de pallier les risques de défaillances humaines.

Il est en effet possible, dans de nombreux domaines de l'intervention humaine, de mettre en œuvre des moyens de contrôle permettant de remédier à toute défaillance.

Ces moyens doivent permettre non seulement la détection, mais aussi le rattrapage, dans un délai minimal de la moindre erreur. Ils doivent surtout permettre le contrôle permanent de la vitesse et améliorer les conditions de freinage des trains lancés à grande vitesse. De même, il faudrait, compte tenu notamment du récent drame qu'il a provoqué, envisager le remplacement du système actuel de signal d'alarme et la suppression des robinets d'arrêt de conduite générale.

Par ailleurs, la sécurité des voyageurs ne consiste pas seulement à les protéger des accidents, mais également des agressions, dont le train est trop souvent le cadre. En la matière il est temps de mettre au point une politique de surveillance, notamment avec la création de services de police spécialisés. Mais la sécurité ne doit pas être uniquement l'objet de mesures spécifiques, elle est surtout le fait de la création d'un état d'esprit, qui sensibilise en permanence chaque membre du personnel aux problèmes qu'elle peut soulever.

Sur ce point, il semble qu'en plus des problèmes de formation professionnelle des cheminots, il faudrait redonner aux personnels de notre grande entreprise nationale une motivation qui semble maintenant faire trop souvent défaut.

L'esprit de corps qui unissait et aimait les cheminots et qui était à la base d'une conscience professionnelle exemplaire doit être renforcé par la conviction qu'ils sont au service d'une entreprise moderne et dynamique.

Il reste des secteurs spécifiques, où le souci de sécurité doit être renforcé, tel par exemple celui des passages à niveaux, dont le nombre est beaucoup trop élevé et dont la surveillance n'est pas assurée pour certains d'entre eux ou est mal assurée pour d'autres. L'automatisation de la signalisation n'étant pas encore en place dans beaucoup de passages, comme le souligne le rapporteur de la commission des finances, les crédits alloués à cette fin sont insuffisants et même l'apport des collectivités locales, dans le cadre des conventions, ne permettra plus d'aboutir à un résultat valable avant de nombreuses années.

Je souhaiterais que le Gouvernement fasse savoir clairement qu'il n'est pas question de créer une nouvelle ressource spécifique sur la sécurité, comme le bruit en a couru. Ce serait, en effet, de nature à faire croire à l'opinion publique que la sécurité n'est qu'une préoccupation accessoire, alors qu'elle doit être la priorité des priorités.

En ce qui concerne la R.A.T.P. et les lignes S.N.C.F. de banlieue, nous nous félicitons que l'augmentation des efforts financiers demandés aux collectivités locales pour équilibrer les dépenses d'exploitation soient stoppées. En effet, cette hausse continue ne pouvait que conduire à une situation inadmissible.

Il faut que l'effort de l'Etat soit poursuivi. Il est impératif qu'une véritable prospective de l'avenir des transports en Ile-de-France soit établie et portée à la connaissance de toutes les parties prenantes.

Les différentes propositions gouvernementales concernant la sécurité routière ne peuvent évidemment que recueillir notre approbation. Le contrôle du port de la ceinture, celui de l'état des véhicules, l'adaptation des sanctions, le permis à points forment un ensemble cohérent, dont chacun espère qu'il sera efficace.

Mais, s'il est évident que l'excès de vitesse et l'alcoolisme sont des causes majeures d'aggravation des accidents, il ne faut pas méconnaître les autres causes, qui tiennent au comportement des conducteurs : inattention, fatigue, excitation, indifférence à l'égard des autres. Pour remédier à ces innombrables fautes de conduite, il conviendrait de mieux en assurer le contrôle, en augmentant le nombre des équipes mobiles : motocyclistes et voitures banalisées, mieux à même de relever les infractions.

Parmi celles-ci il faut noter la tendance de plus en plus marquée des automobilistes à emprunter, quelle que soit leur vitesse, les files de gauche et à refuser le passage aux véhicules plus rapides, même si ceux-ci respectent la vitesse limite. Rester sur une file de gauche à vitesse réduite, sans se soucier de l'impatience légitime de ceux qui suivent, c'est inciter ceux-ci à déboîter et à prendre des risques. Les services de police devraient verbaliser plus souvent les refus de passage. Pour cela, ne conviendrait-il pas, monsieur le ministre - d'autres pays l'ont fait -, de fixer une vitesse minimale sur la file de gauche des autoroutes ?

Bien que l'obligation de maintenir en bon état les véhicules ne puisse être que progressive, le nombre de réparateurs existants risque d'être rapidement insuffisant. La création de nouvelles entreprises de dépannage ne doit pas se faire sans garanties sérieuses de compétences techniques, dont les pouvoirs publics devraient s'assurer préalablement.

Dans ce domaine, ne conviendrait-il pas de reconsidérer la réglementation actuelle du dépannage sur les autoroutes ?

En effet, les entreprises autorisées ne peuvent effectuer de dépannages sur place. Elles se bornent à remorquer, souvent après de longues attentes, des véhicules jusqu'à des garages situés hors de l'autoroute. Or il s'agit souvent de pannes qui auraient pu être facilement réparées sur place par de véritables entreprises de dépannage. Il en résulte non seulement une perte de temps invraisemblable, un coût démesuré, mais aussi des risques d'accidents.

Dans ces conditions, au lieu d'accorder un monopole pour le dépannage, les sociétés exploitant les autoroutes devraient, quitte à leur faire payer une redevance, autoriser à intervenir sur place les véritables entreprises de dépannage.

Voilà, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, les quelques questions que je voulais évoquer au nom de mon groupe. Compte tenu de vos réponses, je vous ferai savoir tout à l'heure quel sera notre vote sur le budget.

M. le président. La parole est à M. Daniel Le Mour.

M. Daniel Le Mour. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mes premières pensées vont aux victimes - dont neuf ont trouvé la mort - de l'accident, hier, du train express Luxembourg-Paris. A mon tour, je veux assurer leurs familles de la profonde et sincère sympathie des parlementaires communistes.

Monsieur le ministre, ce débat sur le projet de budget pour 1989 de votre ministère est ainsi marqué de façon bien dramatique. En apprenant la nouvelle hier, un grand sentiment de tristesse m'a d'abord animé. Une fois de plus la corporation des cheminots et de ceux qui travaillent pour le compte de la S.N.C.F. a été gravement endeuillée.

Et puis, au-delà, de la tristesse, j'ai ressenti de la colère.

Je m'apprêtais en effet, monsieur le ministre, à vous dire que votre budget 1989 des transports n'est pas un bon budget, et que, de ce fait, nous communistes qui plaçons la sécurité au premier rang de nos préoccupations, nous avons le sentiment que vous n'œuvrez pas dans le bon sens en ce domaine.

J'aurais préféré, comme tous ici sans doute, aborder ce débat dans un contexte moins dramatique. Malheureusement, une fois de plus, la réalité est là. Elle vient durement confirmer mes propos et je ne m'en réjouis pas, soyez-en assuré.

Monsieur le ministre, dans cet accident, comme dans les six autres qui sont survenus en matière de transports ferroviaires depuis le début de l'année 1988, comme dans les accidents qui se sont produits ces mois derniers dans les transports aériens, comme dans ceux qui surviennent quotidiennement sur la route, la fatalité et l'erreur humaine ont été trop souvent invoquées pour masquer les ingrédients d'une politique qui a contribué et contribue largement à l'aggravation des dangers.

Selon les documents budgétaires, votre projet de budget pour 1989 en matière de transports terrestres progresserait de 3 p. 100 par rapport à 1988. Cela est fictif. Il y a eu, en effet, en 1988 une dotation spéciale supplémentaire, issue des privatisations. L'équivalent n'est pas, pour le moment, reconduit en 1989.

Donc, au total, en tenant compte de l'inflation, et en intégrant pour 1988 la dotation spéciale de privatisation, votre budget pour 1989 est en recul de plus de 1 p. 100.

Examinons chaque mode de transport.

La contribution budgétaire de l'Etat à la S.N.C.F. n'est même pas revenue au niveau de 1985 ou 1987. Elle progresse par rapport à 1988, mais cette augmentation est entièrement affectée au régime de retraite des cheminots. Dans ces conditions, la participation de l'Etat à l'exploitation de la S.N.C.F. connaît un recul de 2 p. 100 en volume par rapport à 1988.

Dans ce contexte d'austérité renforcée, nous sommes particulièrement préoccupés par la régression de la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures de la S.N.C.F. Celle-ci recule encore en volume par rapport à 1988.

Monsieur le ministre, j'ai ici quelques extraits du contrat de plan signé entre l'Etat et la S.N.C.F. en 1985. Ce contrat de plan, c'est, si je puis dire, le vôtre. Il porte les signatures de vos collègues de l'époque et d'aujourd'hui, c'est à dire MM. Bérégovoy, Gélès et Auroux. L'article 33 de ce document montre que la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures de la S.N.C.F. devrait être en 1989 d'environ 11,3 milliards de francs, c'est-à-dire 1,2 milliard de plus que ce que vous avez prévu dans votre budget.

Je pourrais également évoquer l'article 32, en vertu duquel il manque au moins 100 millions de francs dans votre projet de budget pour les services d'intérêt régional, c'est-à-dire ces lignes S.N.C.F. et ces gares qui irriguent en profondeur notre pays et dont le démantèlement se poursuit sans que l'on se soucie trop de tous ces usagers pour qui le droit au transport pourtant institué par la loi ne cesse de reculer.

Le contrat de plan était déjà un mauvais contrat de plan, sacrifiant notamment sur l'autel de l'Europe, de la rentabilité financière et du démantèlement du service public, quelque 10 000 à 15 000 emplois de cheminots par an, poursuivant une politique d'endettement et de gâchis financiers de la société nationale, se traduisant à la fois par un amoindrissement du service rendu aux usagers et par des hausses tarifaires, liquidant bon nombre de nos positions et atouts dans le transport des marchandises. Votre budget pour 1989 va renforcer ces orientations.

Il faut un certain aplomb pour annoncer, à grands fracas médiatiques, après les accidents de cet été et, malheureusement, avant celui d'hier, que la S.N.C.F. va consacrer 4 milliards de francs à la sécurité, quand pas un centime ne sortira de la poche de l'Etat.

En effet, ces 4 milliards de francs d'endettement supplémentaires de la S.N.C.F. enrichiront un peu plus les banques mais se traduiront surtout, au nom d'une politique de réduction des coûts salariaux, par de nouvelles suppressions d'emplois de cheminot, alors même que la sécurité exige, au contraire, que l'on embauche, que l'on cesse de précariser - la S.N.C.F. emploie des milliers de T.U.C. - que l'on forme plus et mieux, que l'on revalorise les métiers et les salaires, bref que l'on donne enfin les moyens nécessaires à une corporation dont le dévouement et le haut sens du service public et de l'intérêt des usagers a permis jusqu'à présent, tant bien que mal, que notre pays dispose d'un service de transport ferroviaire de grande qualité. Et nous serons aux côtés des cheminots et des usagers, comme toujours, pour le préserver.

C'est à ce prix, monsieur le ministre, que l'on améliorera réellement la sécurité à la S.N.C.F., comme sur la route d'ailleurs, car je suis bien placé, en tant que député de l'Aisne, pour connaître, par exemple, la situation de ces milliers de voyageurs qui, tous les jours, effectuent le déplacement entre leur domicile et leur lieu de travail vers la capitale en train, mais dont bon nombre, compte-tenu des hausses tarifaires de la S.N.C.F., prennent ou envisagent de prendre la voiture.

J'en viens aux transports collectifs urbains et interurbains.

Là encore, l'examen de votre projet de budget se déroule dans un contexte de développement légitime des luttes revendicatives. Nous soutenons ces travailleurs, car leurs actions pour l'emploi, les salaires et les conditions de travail sont indissociables de l'amélioration du service rendu aux usagers.

Force est de constater, hélas ! que votre projet de budget ne témoigne pas du même état d'esprit. Les crédits pour 1989 sont en sensible diminution par rapport à 1988, moins 6,9 p. 100, beaucoup plus - près de 20 p. 100 en volume - par rapport à 1986.

Si l'effet des luttes opiniâtres des usagers de la région parisienne se traduit positivement en termes budgétaires, notamment par l'inscription de crédits pour le tramway de Seine-Saint-Denis, en revanche les crédits chutent pour les transports en commun de province.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, nous sommes persuadés qu'il ne suffira pas de campagnes médiatiques, si importantes soient-elles, en matière de sécurité routière pour faire reculer sérieusement ce véritable fléau national que sont les accidents de la route. Vos appels à la responsabilité individuelle, la campagne pour le drapeau blanc du week-end de la Toussaint et les dizaines de vies humaines ainsi épargnées sont un acquis fragile, si, dans le même temps, les autres facteurs qui concourent à la sécurité routière se dégradent. Or nous sommes très préoccupés de ce point de vue.

Par exemple, votre collègue ministre de l'équipement et du logement, qui a en charge les infrastructures routières, a annoncé, vous le savez, un renforcement des autoroutes à péage en lieu et place des liaisons rapides à deux fois deux voies, gratuites. Les autoroutes sont cinq fois plus sûres que les routes nationales à deux ou trois voies ; encore faut-il que les automobilistes aient les moyens financiers de les emprunter. C'est pourquoi nous pensons, pour notre part, qu'il faudrait aller vers une extinction progressive des péages à l'horizon de l'an 2000, et non les renforcer, voire les étendre en zone urbaine, y compris sur des voies non-autoroutières. Peut-être nous donnerez-vous votre position à ce sujet ?

J'ai le sentiment, monsieur le ministre, que cette marche forcée vers l'extension du réseau autoroutier sert surtout des intérêts supranationaux à l'horizon de 1992. Comme vous le savez, l'Espagne, par exemple, dispose d'une flotte de 140 000 transporteurs routiers, sous-payés, surexploités, véri-

table pavillon de complaisance de la route. L'Europe de 1992, dont le maître-mot en matière de transport est « déréglementation », va se traduire concrètement par l'ouverture du marché national de cabotage à ces entreprises étrangères, ce qui entraînera une dégradation des conditions de travail et des conditions sociales pour tous.

Vous savez sans doute, monsieur le ministre, vous qui avez si bien défendu la flexibilité du temps de travail, que la scandaleuse directive européenne allongeant les temps de conduite des chauffeurs routiers est d'application si désastreuse que le comité européen des syndicats en demande aujourd'hui la renégociation après l'avoir pourtant acceptée en 1987.

Tout cela ne fait nullement l'affaire de la sécurité routière, surtout lorsque l'on sait que si les poids lourds sont impliqués pour 5 p. 100 dans les accidents de la circulation, ils le sont pour 15 p. 100 dans le nombre de victimes.

Dans ces conditions, monsieur le ministre - et mon ami Brunhes reviendra pour sa part sur le transport fluvial - notre groupe parlementaire a décidé de voter contre votre budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Messieurs les ministres, mes chers collègues, dans ma trop brève intervention, je ne pourrai que me limiter à quelques points qui seront autant de questions.

D'abord la sécurité routière : tous les gouvernements a'en sont préoccupés dans le passé. En 1987 le nombre des tués sur les routes était redescendu au-dessous de 10 000, chiffre à nouveau dépassé cette année, hélas !

Le comité interministériel du 27 octobre dernier a adopté 22 premières mesures qui semblent, pour la plupart, aller dans le bon sens. Mais pour tout gouvernement, l'objectif est la persévérance et la traduction des décisions dans les actes. Allez-vous persévérer dans le combat pour la sécurité routière et allez-vous vous en donner les moyens ?

A notre avis, il ne s'agit pas seulement d'une affaire de la seule responsabilité de l'Etat ; il faut en faire surtout une véritable ambition nationale. Réduire très sensiblement le nombre des tués et des blessés de la route doit devenir un élément de fierté pour tous nos concitoyens ; pour cela les sanctions ne seront pas suffisantes. Il y faut l'adhésion de tous les Français qu'il faut mobiliser à cet effet. Comment comptez-vous, monsieur le ministre, y parvenir, quand on sait qu'il est plus difficile de modifier les comportements que le code pénal ? Il faut à notre avis maintenir la pression et toujours en parler.

Vous avez promis un grand débat à l'Assemblée nationale. N'attendez pas la rédaction d'un livre blanc qui demandera du temps pour l'inscription de ce débat à l'ordre du jour, car il doit avoir lieu très rapidement après l'examen de ce budget. Il contribuera à sensibiliser le pays et à nourrir la réflexion de ceux qui établiront le livre blanc ; celui-ci étant élaboré, un autre grand débat pourrait alors être prévu dans notre assemblée, relançant ainsi l'action de sensibilisation et maintenant la mobilisation psychologique du pays.

Il faut aussi relayer cette sensibilisation vers les collectivités locales, les écoles, les associations, etc. Etes-vous prêt, monsieur le ministre, à organiser ces deux débats, dont l'un très rapidement, en y intégrant d'ailleurs la sécurité dans les transports publics, sur lesquels je reviendrai dans un instant ?

Enfin, l'Etat et les collectivités locales sont impliqués en raison de l'état de nos routes. Vous voulez - et c'est bien - résorber en cinq ans, au lieu de dix, les quelque 500 points noirs que compte encore notre réseau routier. L'effort est significatif en 1989, mais qui nous garantit qu'il sera poursuivi ?

Pourquoi, dans la définition des investissements nécessaires à la sécurité routière, ne pas soumettre au Parlement une loi-programme ? Celle-ci aurait un impact aussi psychologique aussi important que la loi de programmation militaire et la valeur d'un réel engagement. Elle aurait surtout valeur d'exemple et inciterait mieux les collectivités locales à participer à l'opération « réduction annuelle de 10 p. 100 des accidents ». Qu'en pensez-vous, monsieur le ministre ?

J'en viens maintenant aux transports terrestres sur lesquels j'ai, au nom du groupe U.D.F., quelques remarques et questions à formuler.

Chacun sait que le transport est une activité induite par le développement, ce qui donne cette année quelques résultats intéressants pour le chemin de fer et les transports routiers. Mais il faut savoir que, élément essentiel de l'aménagement du territoire, il induit également le développement et accroît le niveau de vie et surtout la qualité de vie.

Deux questions à propos de la S.N.C.F.

Vous nous dites qu'en 1989, l'assainissement financier de la S.N.C.F. sera réalisé comme le prévoyait le contrat de plan 1985-1989. Dans votre budget, le concours exceptionnel de l'Etat pour cet assainissement s'élève à un peu moins de 4 milliards, en augmentation de près de 100 millions sur 1988.

Pourquoi une augmentation, alors qu'il aurait mieux valu une réduction ? Nous ferons le point l'an prochain en espérant un concours au point zéro.

Deuxième question : pour la septième fois hélas ! hier depuis le début de l'année, un accident ferroviaire grave vient de se produire. Malgré cette série noire, le transport ferré reste, il est vrai, le moyen de transport le plus sûr. Mais le problème de la sécurité est maintenant plus que jamais posé. Comment réduire le risque d'erreur humaine ? Comment s'assurer de la fiabilité complète du matériel alors que l'on dit que l'accident du 9 août à la gare de l'Est a eu pour origine un relais électrique dont, semble-t-il, la défectuosité avait déjà été signalée ?

Telles sont les questions qu'il convient de se poser sérieusement.

Pouvez-vous nous dire si et quand le Parlement sera informé de la synthèse des enquêtes menées sur ces accidents et quels moyens, notamment financiers, la S.N.C.F. compte mettre en œuvre pour améliorer la sécurité des usagers ?

Ensuite le transport fluvial : vous manifestez pour lui une grande sollicitude. Il en avait été ainsi en 1981 et 1982, mais cela n'a été qu'un « feu de paille ».

Par rapport à l'accroissement du budget général, une hausse de 14 p. 100 pour les crédits d'entretien et de 16 p. 100 pour l'équipement paraît satisfaisante, mais vous savez bien que, avec le retard pris, c'est une goutte d'eau dans le canal. Je vous rappelle, honnêtement, que j'avais dit la même chose à M. Méhaignerie l'an dernier et l'année précédente.

Vous faites établir, avez-vous indiqué, monsieur le secrétaire d'Etat, un nouvel « état des lieux » et vous attendez deux rapports à ce sujet. Est-ce bien nécessaire, puisque M. Fiterman avait demandé et obtenu il y a cinq ans un rapport Grégoire dont on n'a plus entendu parler, mais dont les conclusions restent actuelles puisque la situation n'a malheureusement pas évolué ?

On connaît les raisons de la chute permanente du trafic fluvial en France : l'absence de connexion des bassins aux normes du grand gabarit. Que comptez-vous faire, pour y remédier ? Les récentes déclarations de M. Bérégovoy sur la liaison Rhin-Rhône nous semblent tourner le dos aux décisions qu'il faudrait prendre.

Monsieur le secrétaire d'Etat, on ne peut être - permettez-moi cette boutade - « M. Canal Plus » alors que le ministre des finances est « M. Canal Moins ».

Enfin, le fonctionnement du marché du transport fluvial, le tour de rôle notamment, date d'un autre âge. Vous n'en parlez pas. Quel est alors l'intérêt d'améliorer l'équipement si les blocages sont maintenus au niveau du marché ?

Sur le transport routier, qu'interpelle l'échéance européenne de 1993, je poserai quatre questions.

D'abord sur l'harmonisation fiscale : vous poursuivez la déductibilité de la T.V.A. pour arriver, en 1993, à 100 p. 100. Vous avez raison et nous vous suivons. Mais qu'en est-il de la taxe intérieure sur les produits pétroliers ? Je vous rappelle que le plan Cockfield a proposé un taux unique de T.I.P.P. de 0,177 ECU, ce qui imposerait à notre pays une réduction de 13 centimes au litre. Qu'en pense le Gouvernement français ?

Ensuite sur les poids et dimensions : acceptez-vous les normes de 44 tonnes pour cinq essieux et de 26 tonnes pour trois essieux, que vous ont proposées les transporteurs français ? Pour les largeurs, demandez-vous l'extension aux véhicules à parois rigides - conteneurs, palettes - au 2,60 mètres décidé opportunément pour les véhicules frigorifi-

ques ? Enfin, où en est-on avec nos partenaires de votre proposition de la longueur à 16,50 mètres pour les ensembles articulés et à 13,60 mètres pour les semi-remorques ?

Enfin, le cabotage - tout le monde sait de quoi il s'agit - dans le cadre communautaire : êtes-vous vraiment décidé à ne l'admettre que lorsque vous aurez obtenu l'harmonisation complète des conditions de concurrence, comme vous l'avez dit et comme il est normal ? Et, en supposant le problème résolu, quelle sera l'articulation entre ces possibilités de cabotage après 1993 et les autorisations de transport interne données aux transporteurs routiers ?

Dernière question sur les transports routiers : qu'en est-il de l'extension aux transports de voyageurs de la réduction de la taxe sur les contrats d'assurance décidée pour les transports de marchandises ?

Je serai très bref sur les transports urbains et la R.A.T.P.

En ce qui concerne les transports urbains, des efforts sont poursuivis dans votre budget, mais les crédits affectés à l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains ne progressent pas malheureusement.

Quant à la R.A.T.P., nous estimons qu'il est regrettable que l'excédent du versement transport soit affecté à la réduction de l'indemnité compensatrice versée à la R.A.T.P., alors qu'il devrait, en toute logique, être affecté aux investissements si nécessaires en région parisienne.

Voilà, je le reconnais, beaucoup de questions, monsieur le ministre. Votre budget n'est pas spécialement mauvais. Il n'est pas bon pour autant, car il recèle de nombreuses zones d'ombre, beaucoup d'intentions, souvent bonnes, un peu de poudre aux yeux. La nature de vos réponses permettra peut-être au groupe U.D.F. de revenir sur une impression d'ensemble qui reste, pour l'instant, défavorable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et sur plusieurs bancs des groupes du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.*)

M. le président. La parole est à M. Jacques Guyard.

M. Jacques Guyard. Messieurs les ministres, mes chers collègues, je ne parlerai pas de la sécurité routière car j'ai constaté avec plaisir le consensus qui régnait dans cet hémicycle à propos des récentes mesures que le Gouvernement a eu le courage de proposer. Elles étaient attendues depuis longtemps et il est de bon augure qu'elles se mettent en place avec l'accord de tous.

Mon intervention portera donc sur les problèmes liés aux transports terrestres et plus particulièrement aux transports en commun.

Notre pays attend du budget des transports terrestres et de l'action du Gouvernement deux progrès majeurs.

Le premier, bien engagé déjà, porte sur le développement des lignes de liaison rapide : T.G.V. interconnecté, ouvert sur toute l'Europe pour les grandes lignes ; R.E.R. et lignes de métro rapides pour la banlieue parisienne ; réseaux plus modernes de canaux.

Le second progrès attendu, singulièrement d'actualité, concerne l'amélioration de la sécurité, de la régularité et du confort de l'ensemble des réseaux de transport en commun. C'est là, sans doute, que la faiblesse de la situation dont vous avez hérité est la plus sensible, singulièrement pour les voyageurs des réseaux de banlieue, des grandes villes, voyageurs captifs - ils n'ont guère le choix, soit parce qu'ils n'ont pas de voiture individuelle, soit parce que la voirie est saturée - des transports en commun. Eux ont droit autant que les autres à la régularité, au confort, à la sécurité. Ils passent, chaque année, dans les trains des centaines d'heures souvent pénibles, subissent des retards multiples, alourdissent gravement leurs conditions de travail pour leur vie personnelle et pour leur vie de famille.

Le projet de budget pour 1989 que vous nous présentez engage bien l'amélioration de cette situation. Il s'appuie sur le travail des salariés de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., car ceux-ci ont apporté leur part par un remarquable effort de productivité. Ainsi, la S.N.C.F. va arriver en 1989 à l'équilibre des comptes. Elle n'y est pas parvenue sans peine. Les multiples suppressions d'emplois de ces dernières années ont pesé lourd dans la vie de l'entreprise. Les salariés ont fait beaucoup. Mais parfois cela a abouti à une inadaptation des modes actuels d'organisation du travail et à des conséquences graves pour la sécurité. Vous avez annoncé, monsieur le ministre, une nouvelle accentuation de l'effort de formation des hommes et de l'effort d'investissement pour la sécurité.

J'insiste sur l'équilibre nécessaire entre la formation des hommes et l'investissement. Ce sont des travailleurs avertis et capables d'initiatives qui évitent les accidents au moins autant que les sécurités automatiques. Pour que ces travailleurs soient là, on ne peut aller trop loin dans les suppressions de postes. Il faut, certes, automatiser au maximum, mais laisser en même temps du personnel en place pour le contrôle, pour l'information des usagers et pour l'initiative imprévue, mais indispensable devant l'événement.

En augmentant de manière sensible les crédits de la S.N.C.F. pour la compensation des charges de retraites et pour l'investissement, le budget de 1989 a donné un peu d'oxygène à cette entreprise nationale. Il permet de préparer dans des conditions correctes le contrat Etat-S.N.C.F. qui doit se renégocier l'année prochaine. En revanche - et je répète ce qu'ont dit avant moi deux collègues et un rapporteur - la réduction opérée sur l'indemnité compensatrice de l'Etat et des départements à la R.A.T.P. nous paraît une mesure très discutable dans son principe qui ne peut s'expliquer que si, dans le futur contrat de plan Etat-région, vous consentez un effort important pour l'investissement en région Ile-de-France, investissement dont les voyageurs de banlieue et de Paris ont un grand besoin.

Le groupe socialiste, qui approuve un budget des transports terrestres bien orienté et courageux, vous demande de suivre trois priorités dans l'avenir.

D'abord, dans les contrats de plan Etat-régions, comme dans le contrat Etat-S.N.C.F., il conviendrait de mettre en place les financements nécessaires pour l'amélioration des lignes les plus vétustes ou les plus chargées.

En Ile-de-France, par exemple, il est indispensable d'améliorer très vite la sécurité et la régularité du réseau de banlieue, ce qui suppose l'achèvement en urgence du réseau R.E.R., avec le dernier tronçon de la ligne D, le renforcement, voire le doublement de la ligne A, enfin, des progrès rapides dans l'automatisation de conduite du réseau.

Deuxième priorité : les modalités de financement des investissements doivent être homogénéisées. L'administrateur de la R.A.T.P. que je suis constate combien il est anormal, par exemple, que les infrastructures de la R.A.T.P. soient financées à 40 p. 100 par l'Etat, à 40 p. 100 par la région, à 20 p. 100 par l'entreprise alors que l'achat de véhicules est financé en totalité sur le budget de l'entreprise, ce qui charge d'autant les bilans. Cela décourage l'investissement en matériel roulant ou alourdit gravement les bilans.

L'endettement de la S.N.C.F., qui atteint maintenant deux fois son chiffre d'affaires, et celui de la R.A.T.P. sont anormalement lourds, non parce que ces entreprises sont mal gérées mais parce que la structure de leurs financements est inadaptée aux exigences qui sont les vôtres et celles des usagers pour demain, parce que l'investissement en matériel roulant n'est pas financé de manière correcte. Nous attendons dans ce domaine des propositions nouvelles, sans lesquelles le retour au droit commun de la L.O.T.I. demandé par notre collègue Claude Germon, rapporteur, serait impossible parce que l'on n'en aurait pas les bases financières.

Enfin, troisième priorité : cette remise à plat des financements est d'autant plus indispensable que les investissements très lourds pour la sécurité, pour l'automatisation, pour l'extension des lignes, pour le renouvellement des voitures pèsent presque exclusivement sur les entreprises et qu'ils devront être prioritaires pour les prochaines années.

Il en va de même pour la formation des personnels, à améliorer, pour la revalorisation des métiers du transport, qui est indispensable. Les personnels de ces entreprises nationales aspirent à plus d'efficacité et à plus de responsabilités. Ils le méritent par leur qualification et par leur travail. Ils doivent en recevoir les fruits dans la décentralisation des structures hiérarchiques, comme dans l'amélioration de leurs conditions de travail et de leurs revenus. Qu'il s'agisse du train, du métro, des canaux, de grands progrès ont été réalisés depuis dix ans. Ce budget en permettra d'autres, mais seule la clarification des financements et la mobilisation des salariés permettront de les poursuivre. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports et de la mer.

M. le ministre des transports et de la mer. Mesdames, messieurs les députés, avant de dessiner les grands traits du projet du budget des transports terrestres et de la sécurité

routière, permettez-moi de rendre hommage aux travaux effectués par les rapporteurs de vos deux commissions, qui en ont fait bien souligné les éléments essentiels.

Comme vous l'avez dit, monsieur Germon, le budget des transports et de la mer, par ses différents points d'application, touche à la fois à la vie économique du pays, à la vie quotidienne de nos concitoyens et aux conditions de travail de centaines de milliers de travailleurs qui œuvrent dans le secteur des entreprises du transport.

Vous avez, vous, monsieur Mexandeau, insisté sur la sécurité routière. M. Fleury, puis M. Le Meur ont parlé de l'accident survenu hier en Champagne, abordant une nouvelle fois le thème de la sécurité. Ce matin à l'ouverture des débats, j'ai tenu à associer le Gouvernement à l'hommage que votre assemblée a rendu aux victimes du tragique accident d'Ay ainsi qu'au message de solidarité adressé à l'ensemble du personnel de la S.N.C.F. J'ai tenu également à rappeler que le budget du ministère des transports et de la mer, que je partage avec M. Mellick et M. Sarre, faisait de la sécurité et de la modernisation ses deux options fondamentales.

Je tracerai rapidement, mesdames, messieurs les députés, le cadre général du budget des transports terrestres, de la sécurité routière, des voies navigables, quitte à revenir, au moment des questions, sur certaines réponses plus précises, et laissant le soin à M. Georges Sarre d'apporter les précisions aux questions qui ont été posées dès les premières interventions sur les transports routiers, la sécurité routière et les voies navigables.

Pour l'ensemble des transports terrestres, le projet de budget prévoit un montant de 39,5 milliards de francs en moyens de paiement, soit une hausse de plus de 3 p. 100 par rapport à 1988, et de 1,44 milliard de francs pour les autorisations de programme, en augmentation de plus de 10 p. 100 par rapport à 1988. La part la plus importante de ces crédits est affectée à l'exécution des engagements contractuels pris par l'Etat à l'égard notamment de la S.N.C.F.

Les concours de l'Etat aux entreprises publiques du secteur des transports seront globalement stabilisés en francs constants.

Pour ce qui a trait aux tarifs sociaux, je précise, répondant en cela au vœu exprimé notamment par votre commission des finances, qu'aucune atteinte ne sera portée aux tarifs sociaux en 1989. Je rappelle que nous avons refusé que soient remises en cause les modalités d'octroi du billet populaire de congés annuels - vous l'avez dit, monsieur le rapporteur - mesure décidée par le gouvernement précédent au début de cette année et que nous avons rapportée.

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Très bien !

M. le ministre des transports et de la mer. Nous avons, d'une manière plus générale, la volonté de respecter les engagements pris envers ces entreprises, afin qu'elles puissent poursuivre dans de bonnes conditions les efforts remarquables qu'elles ont entrepris pour améliorer leur situation financière.

Ainsi, l'équilibre financier de la S.N.C.F., objectif important du contrat de plan - même s'il ne doit pas être le seul - devrait être atteint ou peu s'en faut à la fin de 1989, en dépit d'une évolution défavorable des recettes du trafic marchandises soulignée fort justement dans les documents présentés par vos rapporteurs.

Je souhaite réaffirmer ici que ce résultat très positif a été rendu possible grâce aux efforts de tous les personnels de la S.N.C.F. auxquels je tiens à rendre hommage, comme vous venez de le faire, monsieur Guyard. Je souhaite que les salariés puissent, en retour, bénéficier de cette situation, dans le respect, bien évidemment, de l'équilibre financier retrouvé. D'une manière générale, je partage le souci de M. Germon de voir s'améliorer le dialogue social au sein de l'entreprise qu'est la S.N.C.F., tant il est vrai qu'on ne peut avoir de modernisation technique sans progrès et dialogue sociaux, pour reprendre votre préoccupation, monsieur Guyard.

Si l'effort de redressement a été considérable, il n'en demeure pas moins que l'évolution de l'endettement de l'entreprise est préoccupante, comme vous l'avez à plusieurs reprises indiqué.

Je souhaite que cette question de l'endettement soit au cœur des réflexions que mèneront l'Etat et l'entreprise dans le cadre de la négociation du futur contrat de plan. Il est difficilement concevable que l'essentiel des efforts de produc-

tivité de la S.N.C.F. soit utilisé pour faire face à la croissance des frais financiers hérités du passé. Sur ce point, monsieur Germon, nous vous rejoignons totalement.

Ce problème est d'autant plus important que la S.N.C.F. doit poursuivre le programme d'investissement nécessaire à l'amélioration de la qualité du service offert aux usagers.

Cela vise en particulier le programme d'électrification, indispensable au désenclavement de la Bretagne et du Massif Central, qui sera poursuivi. Vous savez, monsieur Le Meur, que le Gouvernement précédent avait prévu de financer ces opérations sur les recettes apportées par les privatisations, recettes qu'on ne peut plus attendre depuis le changement de gouvernement. J'ai eu l'occasion de dire à votre commission que le collectif budgétaire de fin d'année comportera les 240 millions de francs indispensables pour effectuer les travaux d'électrification pour le désenclavement de la Bretagne et du Massif Central.

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. N'oubliez pas la Basse-Normandie ! Elle est aussi enclavée ! (*Sourires.*)

M. le ministre des transports et de la mer. Je suis bien entendu tout à votre écoute, monsieur le rapporteur. (*Sourires.*)

En matière de programme d'investissement, il faut aussi souligner le rythme de réalisation du T.G.V. Atlantique qui est très satisfaisant, et il serait regrettable que, alors qu'il se développe, la Basse-Normandie ne puisse pas voir améliorer ses liaisons.

L'année 1989 verra également le démarrage des chantiers du T.G.V. Nord, première étape dans la réalisation d'un réseau européen de trains à grande vitesse.

Accédant au souhait de votre commission des finances et tout particulièrement à votre souhait, monsieur le rapporteur Germon, je peux vous annoncer, en accord avec le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, et en accord avec le ministre délégué, chargé du budget, que la gare d'interconnexion du T.G.V. de Massy sera financée conformément aux règles prévues dans le contrat de plan. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Très bien !

M. le ministre des transports et de la mer. Le programme d'investissement de l'entreprise qu'est la S.N.C.F. intégrera enfin les conséquences du plan d'amélioration de la sécurité, adopté par le conseil d'administration le 26 octobre dernier. J'ai veillé, en accord avec M. Pierre Bérégovoy et M. Charasse, à ce que la S.N.C.F. puisse disposer, dès 1988 et 1989, des autorisations nécessaires à la mise en œuvre de ce programme d'amélioration des investissements en faveur de la sécurité.

Je vous rejoins, monsieur Fleury, lorsque vous indiquez que la sécurité à la S.N.C.F. ne saurait être limitée à un budget annexe, mais doit être au cœur du contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F. Et cette préoccupation, monsieur Le Meur, ne saurait être l'apanage d'un seul groupe politique dans cette assemblée. Je souhaite, bien au contraire, que chaque formation politique partage avec le Gouvernement cette ardente préoccupation.

Qui peut imaginer que la préoccupation de la sécurité n'est pas à la base même de la conscience professionnelle de tout cheminot ? Et je sais, monsieur Nungesser, que vous partagez ce point de vue. La sécurité ne saurait être une préoccupation annexe.

La S.N.C.F.-banlieue bénéficiera tout particulièrement de ce programme d'investissement. Je souhaite saisir cette occasion pour répondre à M. Germon et lui indiquer de la façon la plus nette qu'il ne saurait y avoir de S.N.C.F. à deux ou trois vitesses. C'est un souci que partage l'ensemble de l'entreprise et tout particulièrement son président, M. Jacques Fournier.

Mais poser le problème de la S.N.C.F.-banlieue, c'est poser la question plus générale des transports collectifs en région Ile-de-France, et vous avez été plusieurs à l'aborder.

Les aides que l'Etat apportera en Ile-de-France aux infrastructures lourdes, R.A.T.P. et S.N.C.F., seront sensiblement augmentées pour faire face aux besoins majeurs qui se manifestent. Les autorisations de programme qui y seront consacrées passent, en effet, de 281 à 306 millions de francs. Là encore, il s'agit non seulement de poursuivre les opérations engagées - ligne 1 à La Défense, desserte d'Eurodisneyland - mais aussi de financer deux grandes opérations qui viennent

enfin d'être définitivement lancées : le Trans-Val-de-Marne et le tramway de Saint-Denis-Bobigny, décisions obtenues grâce à l'accord et au concours de M. Bérégovoy.

Si j'ai tenu à débloquer dès mon arrivée, ces dossiers dont la réalisation ne cessait d'être différée depuis plusieurs années, c'est parce que j'ai le sentiment qu'un effort spécial doit être entrepris pour améliorer les dessertes internes de la petite et de la grande couronne. Et je suis bien conscient que cet effort devra être poursuivi pendant plusieurs années pour apporter satisfaction aux habitants de ces secteurs de la petite et de la grande couronne.

Seront enfin lancés en 1989 l'équipement de la ligne C du R.E.R. par le système S.A.C.E.M. d'aide à la conduite et la réalisation de la gare de Clichy.

L'augmentation des dotations consacrées aux opérations d'infrastructure est une première étape, car les besoins seront considérables au cours du prochain plan.

Mais je dois ici faire part de mon souci devant les conséquences du développement anarchique des implantations de bureaux en région parisienne.

M. Jean Beaufile. Très bien !

M. le ministre des transports et de la mer. On connaît la situation actuelle : les projets se multiplient de façon désordonnée, singulièrement dans l'Ouest parisien, les responsables des programmes se tournant ensuite vers les pouvoirs publics pour demander la création d'infrastructures de transport supplémentaires.

M. Jean-Pierre Fourré. C'est inadmissible !

M. le ministre des transports et de la mer. Cette situation, coûteuse pour la collectivité, ne pourra se prolonger indéfiniment. Il faut aboutir à un schéma d'ensemble organisé, maîtrisé et compatible avec les infrastructures existantes ou en cours de réalisation.

J'en viens maintenant aux deux préoccupations principales exprimées par les rapporteurs de vos commissions.

La première concerne la contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens. Le montant de la dotation 1989 s'élève à 4,789 milliards de francs. A ces crédits budgétaires s'ajoutent 323 millions de francs en provenance du versement transport perçu en région Ile-de-France, ce qui permettra notamment à la R.A.T.P. de percevoir les sommes nécessaires à son fonctionnement, d'autant que, en raison des perspectives de trafic, son budget pour 1989 se présente sous un jour relativement favorable.

Ce transfert entre le budget de l'Etat et le versement transport est rendu possible par les excédents importants de ce dernier.

On aurait pu imaginer une utilisation différente de cet excédent en faveur, par exemple, des investissements, comme le recommandent vos rapporteurs. Je souhaite indiquer à M. Germon et à M. Fleury que le choix effectué dans le budget de 1989 ne préjuge en rien des décisions qui seront prises dans l'avenir quant à l'utilisation d'éventuels excédents du versement transport.

Mais, au-delà, de cette décision ponctuelle, il importe de souligner l'évolution positive de la situation de la R.A.T.P., comme vous l'avez rappelé M. Guyard. La politique de rééquilibrage tarifaire, qui sera poursuivie en 1989, ainsi que les efforts de l'entreprise pour maîtriser l'évolution de ses charges, devraient permettre de réduire le coût du fonctionnement des transports parisiens pour le budget de l'Etat et de garantir un effort permanent pour assurer la qualité du service rendu aux usagers.

Cette amélioration est, vous le savez, un préalable à une évolution institutionnelle qui verrait les collectivités locales de la région Ile-de-France assumer la responsabilité de la gestion de leur réseau, comme c'est le cas pour les autres régions et pour les autres agglomérations. Je suis, pour ma part, favorable à une telle évolution, et j'ai cru comprendre que vos rapporteurs partageaient cette préoccupation.

Soucieux, comme votre rapporteur, M. Fleury, dont je suis tout disposé à reconnaître les éminentes mérites, notamment sur le point particulier qu'il a évoqué (*Sourires*), soucieux, disais-je, d'un certain équilibre entre la région parisienne et la province, j'ai tenu à ce qu'un effort particulier soit fait dans le budget pour cette dernière. Cela concerne les infrastructures de métros et tramways. La dotation en autorisations de programme est accrue, monsieur Le Meur, contrairement à ce que vous avez indiqué, de plus de 11 p. 100, passant à

295 millions de francs, pour permettre de poursuivre et d'achever les opérations en cours dans les agglomérations lilloise et lyonnaise en particulier, mais aussi pour assurer le financement d'opérations qui viennent d'être lancées ou le seront prochainement dans les agglomérations toulousaine ou strasbourgeoise, par exemple.

La politique des contrats de productivité avec les villes et les départements sera poursuivie. L'Etat continuera à apporter son concours aux actions d'amélioration des réseaux de transports en commun entreprises par les autorités organisatrices.

En particulier, pour les transports interurbains, régionaux ou départementaux, une dotation de 60 millions de francs, en autorisations de programme est inscrite à notre budget.

Je souhaite poursuivre cette rapide analyse du secteur de transports terrestres, en rappelant, comme l'a fait M. Germon, la bonne situation du transport routier, dont il n'est plus nécessaire de souligner l'importance économique. M. Sarre évoquera plusieurs aspects de cette question en réponse aux différentes interventions.

Le trafic a poursuivi, depuis le début de l'année, son expansion et on observe un arrêt de la tendance à la baisse des prix, ce qui devrait permettre d'engager l'année 1989 dans les meilleures conditions.

La première préoccupation que nous avons eue avec M. Georges Sarre, a été de régler le délicat problème de la tarification de référence et de l'avenir du Conseil national routier.

Ce dossier est actuellement en cours de règlement à la satisfaction, je crois, des transporteurs et des chargeurs.

Grâce à un certain nombre de dispositions fiscales, contenues dans le présent projet de loi de finances, grâce à la poursuite de l'effort de modernisation technique et sociale entrepris, nous ne doutons pas que cette profession sera en mesure d'aborder dans de bonnes conditions l'échéance de 1992.

Monsieur Fèvre, j'ai noté avec attention l'ensemble de vos préoccupations, et nous les partageons. M. Sarre est bien entendu prêt à vous exposer dans le détail l'état actuel des négociations européennes qui sont essentielles pour l'avenir du transport routier.

Le projet de budget pour 1989 comporte également une orientation très positive dans le secteur des voies navigables, comme l'ont souligné vos rapporteurs.

L'effort accompli est significatif dans le contexte de rigueur que vous connaissez. Et sans vouloir contredire M. Nungesser, je dois à la vérité de dire que je ne partage pas la lecture qu'il faisait des budgets précédents. Mais cela est un point particulier.

Les crédits d'entretien progresseront de 14 p. 100 par rapport à 1988, s'établissant à 118 millions de francs.

Une progression plus importante encore - 16 p. 100 - marque l'effort consenti pour l'équipement des voies navigables avec 279 millions de francs. Cet effort budgétaire en faveur des voies navigables devra être poursuivi avec vigueur au cours des prochaines années si l'on veut faire face à la dégradation actuelle du réseau.

Quant à la réalisation de telle ou telle nouvelle infrastructure, le Gouvernement n'a pas, à ce jour, arrêté de position. Et si je me laissais aller, répondant à l'intervention de M. Nungesser, je serais tenté d'évoquer la situation de Seine-Nord. D'aucuns pourraient dire alors que je ne suis pas totalement objectif. Le Dunquerqueois que je suis l'admettra volontiers. *(Sourires.)* Je laisse donc à M. Sarre le soin d'évoquer ces perspectives dans la réponse aux questions.

Pour compléter cet examen de l'action budgétaire en faveur des voies navigables, je dois évoquer la subvention d'équilibre versée à l'Office national de la navigation, qui s'établit au même montant qu'en 1988, soit 39 millions de francs, ainsi que la contribution de l'Etat au plan économique et social de la batellerie.

Les crédits prévus pour 1989 permettront la poursuite du plan social de la batellerie. La baisse apparente de 5 p. 100 des crédits est liée à la non-reconduction d'une opération exceptionnelle en 1988 en faveur de l'armement rhénan.

L'amélioration du service offert aux usagers grâce, notamment, au développement et à la modernisation des infrastructures trouve incontestablement une forte traduction dans les crédits prévus pour 1989 pour les transports terrestres.

S'agissant de la sécurité routière, comme vous l'avez justement souligné, monsieur Mexandeau, comme l'a évoqué aussi de manière très précise M. Fuchs, la gravité de la situation nécessitait que le Gouvernement prenne des dispositions de grande ampleur pour lutter contre le fléau des accidents de la route. Telle était bien l'orientation définie par M. le Premier ministre dès cet été, et que nous nous attachons à mettre en œuvre, M. Georges Sarre et moi-même.

L'amélioration de la sécurité routière passe en particulier, monsieur Nungesser, par des changements durables de comportements - vous l'avez dit - que l'Etat ne peut à lui seul provoquer et qui impliquent la mobilisation de tous et la responsabilisation de chacun. Le rôle de l'Etat n'en est pas moins capital puisqu'en conjuguant prévention et formation, dissuasion et répression, il peut et doit contribuer à cette mobilisation et à cette responsabilisation. C'est tout le sens des mesures prises par le comité interministériel du 27 octobre dernier et qui constituent, par leur ampleur et les innovations qu'elles comportent, le programme le plus important mis en œuvre depuis dix ans dans ce domaine.

Soyez assuré, monsieur Fèvre, de notre volonté de persévérer dans la direction prise sous l'égide de M. le Président de la République et de M. le Premier ministre.

Pour notre ministère, la traduction budgétaire de cet effort considérable de lutte pour la sécurité routière concerne en particulier la réduction des points noirs et les actions de communication.

La hausse très importante des autorisations de programme, qui passeront de 140 à 270 millions de francs, traduit la volonté du Gouvernement de procéder sur cinq ans à la suppression des points noirs dont il faut rappeler la définition quelque peu technocratique, mais claire: « zone où en cinq ans se sont produits au moins dix accidents ayant entraîné dix tués ou blessés graves ». Il reste 285 points noirs à résorber. Au rythme antérieur, il aurait fallu dix ans pour le faire. Grâce à l'effort consenti dans le projet de budget pour 1989, avec le doublement des crédits affectés à cette action, ce délai sera réduit de moitié.

Et je rejoins M. Mexandeau lorsqu'il proclame que les points noirs doivent aussi être résorbés sur les routes secondaires. Cela relève en particulier de la responsabilité des conseils généraux, d'où la nécessité d'une action collective et nationale pour aboutir à un succès.

Ce budget traduit également un effort dans le domaine de la communication et de l'information.

Une dotation supplémentaire de 12 millions de francs a été dégagée à cet effet, ce qui représente une hausse de 61 p. 100 par rapport à 1988. Cela permettra une réelle intensification des campagnes nationales d'information et d'éducation des usagers sur le thème majeur de la sécurité routière.

Aux moyens mis en place dans le cadre de mon département ministériel, s'ajouteront ceux dégagés par les ministères de l'intérieur et de la défense, conformément aux orientations du comité interministériel.

Je vous rappelle également que nous avons proposé à M. le président de l'Assemblée nationale, qui a bien voulu l'accepter, qu'un débat sur la sécurité routière ait lieu avant la fin de présente session, selon des modalités à préciser et qui, je pense, mettront directement en œuvre la commission de la production et des échanges. Dans le cadre de ce débat, il sera possible aux intervenants, en particulier à M. Fuchs et à M. Nungesser, qui ont avancé un certain nombre de propositions, de les faire examiner et de participer ainsi, comme nous le souhaitons tous, à la lutte contre l'égoïsme, l'indifférence et l'insécurité.

Tels sont, monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les députés, les quelques éléments que je souhaitais porter à votre connaissance avant de répondre, avec M. Georges Sarre, à vos questions. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Nous en arrivons aux questions.

Celles-ci sont appelées par périodes successives d'un quart d'heure par groupe. Il est recommandé à chaque auteur de n'utiliser que deux minutes pour poser sa question.

Nous commençons par les questions du groupe socialiste. La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

M. Jean-Yves Le Déaut. Monsieur le ministre, les membres de la commission des affaires étrangères ont adopté à l'unanimité le rapport que j'ai présenté dans le cadre du

budget des affaires européennes, demandant la concentration des moyens d'étude de la S.N.C.F. sur le T.G.V.-Est et insistant sur la nécessité d'une programmation concertée du développement des liaisons ferroviaires rapides européennes. On peut en effet regretter le fait que le grand Est de la France sera, en 1993, la seule grande partie du territoire à ne pas être reliée à Paris par un train à grande vitesse, ce qui est paradoxal s'agissant du point de passage obligé vers la plus grande partie de l'Allemagne, vers le Luxembourg, mais aussi vers une partie de la Belgique et de la Suisse, c'est-à-dire vers une grande partie de l'Europe.

On peut également s'étonner que les capitales des assemblées ou institutions européennes, Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg, ne soient reliées entre elles que par des moyens de transport mal adaptés. Cela a d'ailleurs été l'une des causes invoquées par la cour de justice des communautés pour débouter la France, qui refusait à la Belgique le droit de construire un hémicycle susceptible de réunir le Parlement européen en session extraordinaire. C'est pourquoi nous avons proposé la réalisation dans les plus brefs délais du T.G.V. Est reliant Paris à la Lorraine, interconnecté aux environs de Pont-à-Mousson à un réseau ferroviaire Nord-Sud reliant Bruxelles à Bâle par Strasbourg.

M. Jean-Marie Caro. Très bien !

M. Jean-Yves Le Déaut. Cette réalisation donnerait des atouts supplémentaires au développement économique des régions Alsace, Champagne-Ardenne, Franche-Comté et Lorraine.

Les députés alsaciens, toutes sensibilités politiques confondues, réunis autour du ministre Théo Braun, ont soutenu une position identique : ils souhaitent la liaison T.G.V. Paris-Strasbourg par la Lorraine et l'interconnexion de cette ligne avec le réseau allemand à Kehl. Le Président de la République vient de réaffirmer son soutien à ce dossier et la vocation européenne de Strasbourg.

Monsieur le ministre, comptez-vous inscrire une ligne budgétaire permettant la mobilisation des services d'étude de la S.N.C.F. sur ce nouveau chantier ? Comptez-vous mettre en place une commission d'études du T.G.V.-Est constituée des principales parties concernées ? Comptez-vous engager les procédures d'enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique pour que le T.G.V.-Est soit mis en chantier avant la fin de 1995 ? Comptez-vous enfin, monsieur le ministre - mais je suis certain que vous le ferez - œuvrer à une coopération européenne, pour la réalisation à un horizon proche d'une ligne Bruxelles-Bâle passant par la Lorraine et par Strasbourg ? Je me suis rendu récemment à Bruxelles à la direction concernée, et j'ai constaté qu'il y avait trois étapes de programmation : 1995, 2005 et... le grand avenir. Or cette fameuse ligne qui nous intéresse, à savoir la liaison entre Bruxelles et Strasbourg, est programmée dans le grand avenir, ce qui signifie pour nous les calendres grecques. Espère, monsieur le ministre, que vous pourrez nous donner des éléments d'information de nature à calmer notre anxiété. *(Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

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

M. le ministre des transports et de la mer. Je regrette, monsieur le président, qu'il ne soit pas possible de regrouper les questions sur le T.G.V.-Est qui sont, paraît-il, au nombre de trois. Je répondrai un peu plus longuement à celle de M. Le Déaut qu'aux autres par un souci de cohérence qui m'interdit de débiter la réponse en tranches. Cette façon de procéder, plus conforme aux vœux des membres de l'Assemblée, devrait contribuer à la clarté du débat.

Vous l'avez dit, monsieur Le Déaut, la France a entamé, avec ses trois programmes - Sud-Est, Atlantique et Nord - qui seront interconnectés, et M. le rapporteur Germon est particulièrement concerné, la réalisation d'un réseau national de relations à grande vitesse qui doit devenir la plaque tournante du réseau européen.

Le T.G.V. Est figure donc parmi les priorités du Gouvernement en la matière à un double titre.

Sur le plan national, c'est un projet majeur d'aménagement du territoire, au bénéfice de l'Alsace, de la Lorraine et de la région Champagne-Ardenne.

Au plan européen c'est, après le T.G.V. Nord, la possibilité de nouvelles relations avec l'Allemagne, confortant notamment la vocation de Strasbourg. A ce sujet, vous avez sous-

ligné combien M. le Président de la République avait, il y a quelques jours à peine, lors du sommet franco-allemand auquel il a bien voulu m'associer, affirmé fermement la volonté de la France de valoriser la place européenne de Strasbourg.

Comme vous le savez, un groupe de travail franco-allemand a été mis en place l'année dernière pour étudier le projet de T.G.V.-Est. Ce groupe de travail se compose de représentants des ministères chargés des transports et des sociétés de chemins de fer des deux pays. Son mandat comprend l'étude du tracé, l'estimation du coût des infrastructures et du matériel roulant et l'établissement du bilan économique du projet.

Pour ce qui concerne les tracés en France, l'étude s'appuie sur les variantes définies dans les rapports de 1985 et 1986 du groupe de travail présidé par l'ingénieur général Rattier.

Du côté allemand, différentes variantes d'aménagement de la ligne Sarrebruck-Mannheim, en République fédérale d'Allemagne, ont été étudiées, ainsi que plusieurs possibilités de raccordement au voisinage de Strasbourg. Les études portent donc sur un double itinéraire.

Les estimations de trafic ont porté non seulement sur les trafics intérieurs français et allemand et sur le trafic international entre la France et la République fédérale d'Allemagne, mais également sur d'autres trafics internationaux que vous avez vous-même évoqués, notamment entre la France et le Luxembourg et entre la France et la Suisse, donc entre les régions situées au nord de la France et la Suisse.

En l'état actuel des études, ce projet, d'environ seize milliards de francs, pour les seules infrastructures de la partie française du tracé, s'avère, disons-le, faiblement rentable pour la S.N.C.F.

Je n'en tire, pour ma part, aucune conclusion pessimiste, s'agissant, je l'ai dit, d'un investissement essentiel en termes d'aménagement du territoire et pour la création du réseau européen des liaisons à grande vitesse.

Lors du récent sommet franco-allemand, qui a prescrit au groupe de travail de rendre ses conclusions au début de l'année prochaine - exactement pour la fin de janvier 1989 - le chef de l'Etat a exprimé sa volonté de voir aboutir ce projet.

Il nous faut donc maintenant rechercher les moyens les plus appropriés pour le réaliser, compte tenu des contraintes financières, de la nécessité d'assurer la meilleure desserte possible pour Strasbourg et de l'intérêt de réaliser la connexion la plus efficace entre les réseaux à grande vitesse français et allemand dans cette région.

Historiquement, on constate que l'équipement du territoire a toujours été scandé par une succession de grandes phases d'investissements : le réseau ferroviaire et le réseau Freycinet pour les canaux ont été construits en une génération, à la fin du siècle dernier ; après la guerre il y eut les barrages, puis les autoroutes, les réseaux de télécommunication. Je suis persuadé que nous abordons la phase des trains à grande vitesse : le réseau européen sera constitué dans les vingt ans qui viennent, et puis après, d'autres technologies viendront.

Cela suppose une programmation et une forte accélération des investissements.

C'est pourquoi j'envisage de proposer au Gouvernement l'élaboration d'un schéma directeur des liaisons à grande vitesse, qui s'intègre dans un réseau européen.

S'agissant d'investissements essentiels du point de vue de l'aménagement du territoire et de la construction européenne, il faudra rapidement mettre au point des solutions imaginatives de financement, faisant appel à tous les partenaires concernés sans alourdir, bien entendu - ce point a été évoqué en particulier par les rapporteurs - les charges d'exploitation de la S.N.C.F.

Voilà ce que je tenais à vous répondre. Je vous prie d'excuser la longueur de cette réponse, mais elle rejoint les préoccupations de bon nombre de parlementaires. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez engagé des mesures d'ordre réglementaire ou touchant à la répression sur lesquelles les médias ont essentiellement mis l'accent. Les mauvais résultats du premier trimestre de 1988 ont confirmé que l'effort d'amélioration

ration de la sécurité routière devait être permanent et se concevoir dans la longue durée. La prévention et l'éducation représentent les véritables solutions à long terme.

Dans cette perspective, la plupart des collectivités locales ont multiplié les initiatives. Je prendrai un exemple concret dans ma région, le Nord-Pas-de-Calais, où des améliorations probantes sont à mettre au crédit des collectivités, notamment du conseil régional. Il s'agissait de renforcer les actions menées par l'Etat grâce à un engagement annuel à parité région-Etat. De 1983 à 1988, et à l'échelle d'une région de quatre millions d'habitants environ, le nombre de tués a diminué de 28 p. 100, reculant de 630 à 450 par an.

L'action de sensibilisation à ce problème de la sécurité routière a été particulièrement développée auprès des milieux scolaires. Enfin, des actions originales telles que la couverture radio par les S.A.M.U. ont été rendues possibles par le contrat de Plan.

Alors que se préparent, notamment, les nouveaux contrats de Plan, pouvez-vous préciser comment les collectivités locales peuvent envisager les moyens d'améliorer, conjointement avec l'Etat, la sécurité routière par des actions à long terme d'éducation, d'information et de prévention? Enfin, quels moyens techniques et financiers l'Etat entend-il engager sur cet objectif pour appuyer les collectivités locales?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux.

M. Georges Sèze, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, les députés, avant de satisfaire la curiosité de M. Christian Bataille, je souhaite répondre rapidement à M. Fuchs ainsi qu'aux rapporteurs.

Je rappelle d'abord les décisions du comité interministériel du 27 octobre dernier.

Par son ampleur, le dispositif prévu marque un véritable tournant. La cible principale, sans négliger les autres, c'est le comportement de l'usager. Changer les mentalités, c'est d'abord affaire de pédagogie, dès l'enfance, par le développement de l'enseignement de la sécurité routière dans notre système scolaire puis, pour les jeunes de dix-sept ans, par l'extension de l'apprentissage de la conduite accompagnée dont les premiers résultats ont été extrêmement prometteurs. Michel Delebarre et moi-même voudrions, d'ailleurs, que les jeunes qui vivent dans les quartiers dégradés n'en soient pas exclus. Des expériences devront être menées, en étroite liaison avec le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, M. Jean-Pierre Soisson, et le délégué interministériel à la ville et au développement social urbain, M. Dauge.

Toute pédagogie comporte des sanctions. Le comité interministériel a donc décidé une mobilisation accrue des préfets, des parquets et des forces de l'ordre, dont les moyens vont être renforcés. Dans un souci de pédagogie encore, les sanctions seront plus immédiates, moins aléatoires et plus compréhensibles pour nos concitoyens. Les procédures de recouvrement des amendes seront accélérées, en allant jusqu'au paiement immédiat, et les tribunaux seront débarrassés des infractions les plus légères pour qu'ils se concentrent sur les faits de délinquance routière les plus graves. Aucun délinquant ne doit échapper aux mailles du filet. Cela signifie aussi qu'il ne doit plus y avoir de passe-droit. L'exemple doit venir d'en haut et les ministres seront exemplaires. Face aux victimes, face à leurs familles, notre devoir d'hommes politiques est de prendre nos responsabilités.

Les sanctions, enfin, doivent en elles-mêmes être une pédagogie. C'est pourquoi le permis à points permettra d'agir avec plus de vigueur contre les 100 000 récidivistes et, à travers des possibilités de rachat, de les contraindre à un nouvel effort d'apprentissage de la route.

Le développement des travaux d'intérêt général relève du même principe du recours à la pédagogie en substitution à des peines de prison ferme.

Mais l'Etat ne peut pas agir seul. Son action doit être relayée par tous les partenaires de la route. Les constructeurs automobiles constituent l'un de ces partenaires. Un code de déontologie doit être rédigé par les constructeurs pour renouveler la convention sur la publicité signée en 1984.

Concernant le véhicule lui-même, le comité interministériel a adopté le principe du contrôle périodique des voitures et des camionnettes en circulation. Les modalités de montée en

régime de cette mesure devront tenir compte de l'impact social, en particulier sur les milieux les plus défavorisés. Mais il faut aussi mettre en place un réseau de centres de contrôle et de centres de réparation, et c'est ce qui rend l'affaire délicate.

Vous avez raison, monsieur Fèvre, de souligner que la sécurité routière mérite un grand débat national. M. Delebarre l'a annoncé il y a quelques instants et M. le président de l'Assemblée nationale, M. Fabius, a souhaité qu'un débat devant la commission compétente de votre assemblée ait lieu rapidement, sans doute dans le courant du mois. Il est encore trop tôt pour déterminer si les textes législatifs qui doivent être pris doivent être soumis au Parlement au fur et à mesure de leur élaboration ou être regroupés dans une loi de programme.

Vous m'avez également interrogé sur l'harmonisation fiscale dans les transports routiers dans le cadre européen. Sur ce point, nous attendons un rapport de la Commission européenne qui doit être remis d'ici à quinze jours pour aller de l'avant.

En ce qui concerne les poids et dimensions des véhicules, le Gouvernement a toujours été à la pointe de l'harmonisation européenne. Nous avons la conviction que la présidence française, au deuxième semestre de 1989, permettra de progresser à nouveau mais, dès la fin de l'année, il est souhaitable et possible que soit adopté le passage de la longueur du tracteur et du semi-remorque de quinze mètres cinquante à seize mètres cinquante, avec la limitation de la longueur de la semi-remorque à treize mètres cinquante afin d'éviter de trop raccourcir les cabines au détriment du confort et de la sécurité des chauffeurs routiers. Bref, sachez-le, monsieur Fèvre, le Gouvernement prendra les dispositions dans l'hypothèse où, au niveau européen, les choses traineraient trop.

Je vous disais à l'instant, monsieur Bataille, en réponse à votre question, qu'en effet l'Etat ne peut agir seul. Le Gouvernement est conscient de l'importance de l'action locale et du rôle essentiel joué par les collectivités territoriales dans la lutte pour la sécurité routière. C'est pourquoi le contrat de Plan qui avait été passé entre l'Etat et la région Nord-Pas-de-Calais à propos de la sécurité routière est un exemple qui doit être encouragé et suivi.

Ainsi, dès 1982, le programme REAGIR a été mis en place à la suite du tragique accident de Beaune. Il a permis, dans chaque département, que des praticiens de la route de toutes origines - agents de l'Etat et des collectivités, représentants des associations et du milieu médical - puissent réaliser des enquêtes techniques sur des accidents mortels et faire des propositions pour y remédier.

En 1983, le gouvernement a lancé le programme « Objectif moins 10 p. 100 » qui reposait sur l'engagement des départements, des villes de plus de 50 000 habitants ou de regroupements de communes de réduire en un an le nombre de leurs accidents corporels de 10 p. 100. L'engagement financier de l'Etat est très important puisque, à ce jour, près de 400 millions de francs ont été attribués aux collectivités locales ayant atteint l'objectif.

Comme nous l'avons indiqué au dernier comité interministériel de sécurité routière, de nouveaux contrats seront négociés à partir de 1989. D'une durée de trois ans, ils devront apporter un nouveau souffle à cette politique de partenariat avec les collectivités locales. L'objectif essentiel est de privilégier l'utilisation des fonds publics pour la prévention, la formation et plus généralement pour favoriser l'amélioration des comportements de chacun des habitants de la collectivité au travers de l'information et de la communication.

Je veux également insister sur l'importance des plans départementaux d'action de sécurité routière. Elaborés pour la première fois en 1988, ils devront, de nouveau, être mis en œuvre en 1989. Il s'agit d'un document, rédigé sous l'autorité du préfet et avec la collaboration du procureur de la République, pour permettre à tous les services de l'Etat compétents, mais également aux élus départementaux et communaux, aux associations, aux chambres consulaires, aux médecins, de déterminer les causes des accidents dans le département et de proposer toutes les initiatives propres à les faire disparaître.

Le bilan des plans départements d'action de sécurité routière de 1988 montre combien en la matière les collectivités ont des propositions innovantes et riches. Là encore, l'Etat

saura apporter sa contribution, en participant financièrement à toutes les initiatives favorisant le développement de la communication locale sur ce thème.

Comme vous le voyez, monsieur Christian Bataille, le cadre est défini par tous ceux et toutes celles qui souhaitent s'engager afin que cesse cette catastrophe permanente et insupportable que constituent les accidents de la route. Pussions-nous agir avec efficacité. En tout cas, n'en doutez pas, le Gouvernement a la volonté d'agir. Il le fera avec l'ensemble de la représentation nationale et de la population française. Observez-le, l'opinion publique a changé, elle a basculé, elle veut la sécurité. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Pour le groupe du Rassemblement pour la République, la parole est à M. Antoine Rufenacht.

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le ministre, ma question concerne au premier chef le port du Havre mais, en réalité, elle porte sur un dossier d'importance régionale, voire nationale. De quoi s'agit-il ? De la mise à gabarit « B + » de la ligne ferroviaire Paris-Rouen-Le Havre.

Pour le port du Havre, l'enjeu est capital. En effet, vous le savez, monsieur le ministre, une nouvelle génération de conteneurs, plus larges et plus hauts que leurs prédécesseurs, est mise progressivement en service sur les liaisons maritimes de l'Atlantique Nord. La liaison par fer du Havre en direction de la région parisienne comporte douze tunnels dont les dimensions ne permettent pas aujourd'hui l'acheminement normal de ces nouveaux conteneurs. Il est clair que si des investissements lourds ne sont pas réalisés à brève échéance, le port du Havre sera pénalisé dans la compétition avec les ports d'Anvers et de Rotterdam.

Cette situation serait d'autant plus absurde économiquement que le port du Havre a bénéficié dans un passé récent d'investissements lourds pour accueillir précisément les navires porte-conteneurs. Aujourd'hui, le deuxième port français bénéficie dans ce trafic d'une avance qui représente, du point de vue de l'intérêt national, un atout capital.

D'ores et déjà, des travaux ont été réalisés dans le tunnel Sainte-Catherine, à proximité de Rouen, mais bien entendu ils n'auront de signification que s'ils sont poursuivis tout le long de la ligne ferroviaire.

Je sais que le préfet de région et le président du conseil régional ont d'ores et déjà discuté de la prise en considération de ce nouvel investissement dans le contrat Etat-région. Toutefois, je n'ignore pas que les moyens budgétaires de la S.N.C.F. sont limités, que l'entreprise nationale est soumise à de lourdes contraintes financières ; il n'est pas certain que ce problème soit une de ses priorités.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, je m'adresse directement à vous pour vous demander de bien vouloir faire en sorte que l'aménagement de la ligne ferroviaire Paris-Le Havre soit pris en considération à bref délai et réalisé le plus rapidement possible. La compétitivité de nos grands ports français est un enjeu trop important du point de vue de l'emploi et de celui de commerce extérieur pour que le Gouvernement - et vous-même en particulier, j'en suis convaincu - n'y attache pas une importance toute particulière.

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

M. le ministre des transports et de la mer. Monsieur le député, j'ai volontairement omis de répondre à M. Germon, qui avait également fait part de cette préoccupation en présentant son rapport, parce que je savais que vous alliez aborder la question, me donnant ainsi la possibilité de vous apporter quelques éléments d'information.

La part croissante prise par le transport combiné dans le trafic de la S.N.C.F. l'a conduite à étudier un programme d'adaptation de son réseau au transport des nouveaux conteneurs dont les dimensions sont impressionnantes, vous l'avez vous-même rappelé. Dans un contexte de rigueur budgétaire, la S.N.C.F. est amenée à définir des priorités fondées sur des critères de rentabilité, tenant compte du volume du trafic, des solutions de substitution envisageables et du degré d'urgence des besoins.

L'axe Paris-Le Havre a fait l'objet d'un examen particulièrement attentif, non seulement de la part de mon ministère, mais aussi de celle du conseil général des ponts et chaussées qui a mené à ce sujet une étude approfondie. Un rapport a

été rédigé en collaboration avec l'ensemble des partenaires concernés, le port du Havre, la direction des ports et de la navigation maritime, la direction des transports terrestres et la S.N.C.F., de façon à établir l'intérêt de chacun des intervenants et à envisager, dans le cadre de la procédure des contrats de Plan Etat-région, l'éventuel financement d'une telle opération.

A la date d'aujourd'hui, j'envisage à ce titre, en particulier dans le cadre des contrats de Plan, l'octroi d'une subvention, d'un concours de l'Etat à cette opération. La décision finale devant intervenir dans le cadre de l'élaboration du contrat de Plan entre l'Etat et la région de Haute-Normandie, nous n'avons pas fini d'en discuter, la discussion sera bouclée vraisemblablement dans les tout prochains mois.

Je dois aussi vous dire, monsieur Germon, monsieur Rufenacht, que dans les dossiers privilégiés que j'ai demandé à mes services de soumettre au comité des infrastructures pour un éventuel concours financier de la Communauté économique européenne, figure en bonne place celui que vous avez évoqué. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Franck Borotra.

M. Franck Borotra. Monsieur le ministre, il existe un équipement de transport en commun en Ile-de-France qui ne demande qu'à être réactivé, c'est celui de la grande ceinture. Cette voie de chemin de fer, peu utilisée aujourd'hui et uniquement pour le trafic de marchandises, contourne dans les Yvelines toute la zone la plus urbanisée, de Sartrouville jusqu'à Versailles, en passant par Poissy et Saint-Germain-en-Laye.

A partir de la grande ceinture, il est possible d'organiser, d'abord, des liaisons transversales qui permettent d'éviter, comme aujourd'hui, d'être obligé de passer par Paris ; ensuite, des connexions aux liaisons radiales existantes, que l'on peut créer sans infrastructure lourde ; enfin, des raccordements aux villes nouvelles de Cergy et de Saint-Quentin, zones importantes d'emplois, raccordements qui permettraient ainsi la liaison entre ces deux villes nouvelles.

Cette voie de grande ceinture ne nécessite aucune acquisition foncière, ne suscite aucune opposition ni des élus, ni des associations de défense de l'environnement, bien au contraire. Il faut seulement la moderniser, l'électrifier et reconstruire quelques ouvrages. Son coût est incomparablement moins élevé que celui d'une infrastructure nouvelle.

Le conseil général des Yvelines s'est déclaré prêt à participer au financement des études. La S.N.C.F. considère que le taux de fréquentation, et donc la rentabilité, est tout à fait satisfaisant.

Ma question, monsieur le ministre est simple : qu'attend l'Etat pour donner à la S.N.C.F. son accord ?

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

M. le ministre des transports et de la mer. Monsieur le député, je l'ai dit tout à l'heure : nous avons une réelle préoccupation - que nous partageons, je crois, les uns et les autres - sur les conditions de réouverture du trafic voyageurs de la grande ceinture, qui s'inscrit, à mes yeux, parmi les projets de développement des liaisons de rocade susceptibles d'améliorer réellement la couverture de la région Ile-de-France en moyens adaptés de transports collectifs de voyageurs.

M. Georges Sarre et moi-même sommes très favorables aux projets de cette nature, qui amélioreront sensiblement les déplacements quotidiens des habitants de banlieue.

C'est la raison pour laquelle, en accord avec M. Pierre Bérégovoy, nous avons débloqué deux projets importants de ce type : le tramway Saint-Denis-Bobigny, le Trans-Val-de-Marne, aménagement d'un itinéraire en site propre pour autobus reliant Chevilly-Larue à Saint-Maur.

Pour la grande ceinture proprement dite, sa partie sud, Versailles-Choisy-le-Roi, est ouverte au trafic voyageurs. Les autres sections sont exclusivement réservées au trafic de marchandises.

L'opération principale de réouverture envisagée concerne la section Sartrouville-Val-de-Fontenay - 33 kilomètres. Pour un coût de travaux d'infrastructure de l'ordre de 2 milliards de francs, elle desservira à proximité de la ligne 200 000 habitants et 90 000 emplois.

Il convient d'étudier sa complémentarité, voire sa compatibilité avec les autres projets d'infrastructure de grande ampleur destinés à améliorer les conditions de transport en région parisienne. Mais cette étude peut être effectuée très rapidement. Cela ne report pas la réflexion que vous avez évoquée.

En toute hypothèse, ce projet ne pourrait aboutir que si le conseil régional d'Ile-de-France l'inscrivait au nombre des priorités qu'il envisage dans le contrat de plan Etat-région que nous sommes en train de discuter avec lui.

Ce n'est pas le cas à ce jour, hormis, je crois, la portion Saint-Germain-Saint-Nom-la-Bretèche, pour laquelle le conseil régional a souhaité qu'elle soit inscrite dans le contrat de plan.

Pour ma part, je ne verrais que des avantages à ce que nous menions une réflexion plus large, en liaison avec le conseil régional, sur l'ensemble du problème de la grande ceinture. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Roland Nungesser.

M. Roland Nungesser. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaiterais que vous me confirmiez que le Gouvernement a définitivement renoncé à la taxation qui avait été envisagée il y a quelques années des bateaux de plaisance fréquentant les voies navigables.

Non seulement cette taxation n'aurait pas procuré de ressources appréciables pour l'entretien de notre réseau, mais elle aurait porté un coup fatal aux quelques entreprises qui se sont engagées en France dans le transport de passagers et dans le louage de bateaux.

D'une façon générale, en tant que président du conseil de la navigation de plaisance et des sports nautiques, je voudrais appeler votre attention sur le fait qu'elle aurait porté une très grave atteinte au développement du tourisme fluvial, dont les économies régionales apprécient maintenant l'apport, et aurait notamment dissuadé les plaisanciers étrangers qui, de plus en plus nombreux, fréquentent nos fleuves et nos rivières.

Je vous remercie d'avance de rassurer les touristes plaisanciers à ce sujet.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur Nungesser, je voudrais, en quelques mots, revenir sur les liaisons fluviales.

Je vous rappelle qu'à ce jour aucune décision n'est prise en ce qui concerne la liaison Rhin-Rhône.

Le développement des infrastructures, avec la réalisation de liaisons à grand gabarit, ne peut s'envisager que globalement sur l'ensemble du territoire.

Les crédits prévus au budget de 1989 permettront de réaliser et d'actualiser un certain nombre d'études préalables indispensables pour permettre au Gouvernement de prendre position sur la réalisation de telle ou telle infrastructure. Cela comprend, bien évidemment, l'examen attentif de la liaison Seine-Nord, qui, comme vous l'avez dit, est la liaison qui aurait la capacité de drainer beaucoup de trafic et qui dessert des ports de première importance. Je ne parlerai que du port autonome de Paris (*Sourires.*) mais sans oublier l'excellent port de Dunkerque. (*Sourires.*)

M. le ministre des transports et de la mer. Merci !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Cette réflexion s'inscrit dans le cadre du schéma directeur des voies navigables de 1985. Mais, comme vous le savez, ce schéma, hélas ! ne prévoyait pas de modalités de financement et n'indiquait aucune priorité entre les trois liaisons inter-bassins, Seine-Nord, Seine-Est, Rhin-Rhône.

C'est pourquoi un rapport a été confié à Mme Chassagne. Dans les prochains jours, elle va nous le remettre. Et c'est à partir de ce rapport et d'autres études - car nous n'avons rien dans nos « cartons » -, qu'une décision sera prise.

Quant à la taxe de plaisance, monsieur Nungesser, vous avez été entendu. Une décision avait été prise, que nous avons décidé de rapporter : quinze millions de francs auraient été prélevés sur les usagers, les navigateurs de plaisance. Nous avons pensé qu'il ne s'agissait pas d'une bonne mesure. C'est pourquoi nous avons demandé au ministre de l'économie et de finances et au ministre chargé du budget de

revenir sur cette décision. Je confirme donc qu'il n'y aura pas de taxe prévue sur les usagers de la plaisance. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Roland Nungesser. Merci, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le président. Pour le groupe communiste, la parole est à M. Jacques Brunhes.

M. Jacques Brunhes. Monsieur le secrétaire d'Etat, je constate que vous avez répondu longuement à M. Nungesser, à la question qu'il vous a posée, mais aussi au problème plus général de la navigation fluviale.

Je voudrais, pour ma part, intervenir sur les voies fluviales et je souhaite une réponse complète.

Notre pays a pris du retard par rapport à ses voisins européens en matière d'aménagement en grand gabarit des voies fluviales. Je note à titre d'exemple, monsieur le secrétaire d'Etat, que la liaison Main-Rhin-Danube sera terminée en 1993, permettant ainsi un couloir mer Noire - mer du Nord.

Or la voie d'eau a une place originale complémentaire aux autres modes de transport dans la mise en place d'une filière transport tournée prioritairement vers la satisfaction des besoins nationaux.

Les avantages du transport fluvial sont connus. Dans une région comme l'Ile-de-France, par exemple, au-delà des coûts avantageux qu'il représente pour les industriels, c'est le seul mode de pénétration non saturé de la capitale.

Il joue un rôle structurant important vis-à-vis des activités économiques.

Or l'évolution du contexte européen impose de réaliser très vite les liaisons Seine-Nord et Seine-Est ainsi que leur mise en grand gabarit.

C'est indispensable pour que notre région « capitale » et notre façade maritime sur la Manche ne soient pas laissées de côté par l'inadaptation des infrastructures fluviales.

C'est une nécessité pour développer encore les activités du port autonome de Paris afin qu'il joue pleinement son rôle de premier port fluvial de France et de deuxième d'Europe, du point de vue du trafic.

Le développement du port de Gennevilliers, qui représente près de 50 p. 100 du chiffre d'affaires du port autonome de Paris, la très forte croissance de son trafic maritime témoignent des potentialités existantes, qui seraient d'ailleurs, monsieur le ministre des transports, davantage encore utilisées si vous aviez dans vos projets l'idée de prolonger la ligne 13 bis du métro jusqu'au port de Gennevilliers.

M. le ministre des transports et de la mer. Enregistré !

M. Jacques Brunhes. Contrairement aux conclusions du rapport Legagneur, monsieur le secrétaire d'Etat, nous ne pensons pas que le transport fluvial soit plus un mode de vie qu'un mode de transport, même si nous prenons en compte l'utilisation diversifiée de la voie d'eau.

Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'Etat, les moyens que vous entendez mettre en œuvre pour l'entretien et la restructuration du réseau et assurer les grandes liaisons, notamment les grandes liaisons inter-bassins Seine-Est et surtout Seine-Nord, et leur mise à grand gabarit. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, il nous est apparu, à Michel Delebarre et à moi-même, qu'il était vraiment nécessaire de maintenir le transport fluvial dans le système de transport français, dans la perspective de 1993.

Pour y parvenir, il nous faut engager un véritable effort de modernisation de notre réseau de voies navigables.

Nous savons que, lorsque la voie d'eau est à grand gabarit - et c'est ce que je disais il y a quelques instants à M. Nungesser - et qu'elle fait l'objet d'une gestion dynamique, le transport fluvial se porte bien.

L'activité du Port autonome de Paris, la hausse de l'activité sur le Rhin, la Moselle et le Rhône en sont des exemples concrets et récents.

J'ajouterai que la France ne peut se permettre de négliger les voies d'eau.

Je vous rappelle que les fleuves, les rivières et les canaux ont, en dehors du transport de marchandises, un impact direct et insoupçonné sur la vie quotidienne des Français. Ils contribuent à l'alimentation en eau des industries mais aussi des populations urbaines, à la production d'électricité, à l'irrigation. Le faible coût du transport fluvial de marchandises, sa consommation modeste d'énergie, ses effets réduits sur l'environnement, son impact sur l'activité des ports maritimes justifient pleinement que la nation se donne véritablement les moyens de son redressement.

C'est également - et les élus régionaux le savent bien - un patrimoine naturel et culturel qui mérite d'être mieux mis en valeur et qui ouvre de nouvelles perspectives pour notre tourisme.

Pour toutes ces raisons, je ne peux me résigner, pas plus que le Gouvernement, au déclin des voies d'eau. Je me refuse à croire qu'il y a là une fatalité. M. Michel Delebarre vous l'a dit : nous avons obtenu une augmentation des crédits d'entretien et de restauration de l'ordre de 20 p. 100 dans le projet de budget pour 1989, afin d'engager le redressement nécessaire. C'est, notez-le bien, un renversement de tendance par rapport au passé qui doit être vu comme l'expression d'une volonté politique.

J'ai voulu également préparer l'avenir. J'ai donné mission à Michel Cantal-Dupart d'explorer les moyens de redonner un rôle central aux voies d'eau dans la vie quotidienne des Français. J'ai demandé à Mme Chassagne, dont personne n'ignore les compétences et le sérieux, d'étudier des solutions nouvelles de financement qui viendraient s'ajouter à l'effort que fait l'Etat chaque année.

En effet, le développement des infrastructures, avec la réalisation de liaisons à grand gabarit, ne peut s'envisager que globalement, sur l'ensemble du territoire. La liaison Rhin-Rhône est l'un des éléments d'une telle politique. Elle ne peut être examinée séparément des autres grandes liaisons qui, comme les liaisons Seine-Nord et Seine-Est, nous ont été proposées par le schéma directeur de 1985.

Une telle politique de redressement nécessite une augmentation des ressources consacrées aux voies navigables, mais le contexte de rigueur budgétaire ne permet pas à l'Etat de tout faire. Il nous faut examiner toutes les possibilités de financement. C'est l'objet, je le rappelle, de la mission Chassagne. Son rapport va nous être remis prochainement. Au vu de ce rapport, le Gouvernement arrêtera sa position et définira une politique d'ensemble et concertée sur les voies navigables. M. le ministre des transports et de la mer et moi-même souhaitons que cette décision intervienne le plus tôt possible, mais je vous confirme, s'il en était besoin, qu'à ce jour aucune décision n'est prise. Je remercie d'ailleurs M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie et des finances, d'avoir, contrairement à ses prédécesseurs, demandé finalement à l'Etat de clarifier la situation. Avant, on se déclarait « pour », mais on ne finançait rien. Là, au moins, M. Bérégovoy a posé clairement le problème.

J'aborde maintenant la question du port de Gennevilliers, car c'est un atout fondamental pour la région d'Ile-de-France et, naturellement, le département des Hauts-de-Seine. Il offre à l'économie régionale des zones industrielles ou portuaires, particulièrement bien desservies par la Seine, qui est aménagée au grand gabarit, mais aussi par le chemin de fer, le réseau routier et le pipe-line.

C'est pourquoi, d'ailleurs, Michel Delebarre et moi-même sommes tout à fait favorables au prolongement du métro jusqu'au port de Gennevilliers, et nous voudrions, monsieur le député, que cela soit inscrit dans le contrat de Plan Etat-région. Il faut qu'il y ait effort de la nation. Nous sommes prêts à nous y engager. Il faut aussi que la région participe.

Le port de Gennevilliers est géré depuis 1970 par le port de Paris, établissement public de l'Etat, qui est le premier port fluvial de France et assure 20 p. 100 des approvisionnements de la région d'Ile-de-France. A lui seul, le port de Gennevilliers offre au port autonome de Paris la moitié de son potentiel portuaire et lui apporte environ la moitié de ses recettes, ce qui n'est pas rien.

Pour être toujours mieux adapté aux besoins de l'économie, ce port est l'objet d'une mutation économique en profondeur. Les clients traditionnels du port, dans le secteur des produits énergétiques en particulier, laissent souvent la place à une clientèle plus exigeante en équipements. Le port autonome de Paris met à sa disposition des entrepôts neufs, des terre-pleins aménagés, des bureaux modernes, et s'attache à

réhabiliter les entrepôts anciens. Il a également en projet un centre de vie avec hôtels, restaurants, banques, services de douane.

En 1988, le port autonome de Paris consacre près de 100 millions de francs, soit les deux tiers de son budget d'investissement, au port de Gennevilliers, qui est la grande plate-forme multimodale de la région d'Ile-de-France.

Le port de Gennevilliers contribue fortement à l'expansion du port autonome de Paris.

Vous pouvez donc, monsieur Brunhes, être rassuré : je suis attaché comme vous au développement et à l'avenir du port de Gennevilliers. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Pour le groupe Union pour la démocratie française, la parole est à M. André Rossinot.

M. André Rossinot. Je souhaiterais, monsieur le ministre des transports évoquer avec vous un dossier d'intérêt national, je dirai même européen, qui est notre système de trains à grande vitesse.

On avait pris, dans notre pays un peu cartésien, l'habitude de construire les T.G.V. dans le sens des aiguilles d'une montre. Ce qui veut dire que le quart nord-est de notre pays eût été le dernier quart d'heure en matière de construction du T.G.V. Il y avait là quelque chose qui nous choquait légèrement !

On avait aussi appris dans notre pays à gagner beaucoup de temps pour aller, par exemple, de Lyon à Paris, mais on n'avait pas appris à en gagner pour aller de la gare de Lyon à la gare du Nord. On gagnait une heure ou une heure et demie, pour faire Lyon-Paris, mais, pour aller de la gare de Lyon à la gare du Nord, selon un vieux film un peu pittoresque, *La Traversée de Paris*, on perdait, pour traverser Paris, ce que l'on avait gagné entre Lyon et Paris !

Nous avons donc pris l'année dernière une option fondamentale qui consiste à assurer l'interconnexion de l'ensemble des trains à grande vitesse dans la région parisienne - ce qui est une véritable révolution culturelle dans ce pays. Et je crois que, sur ce point, il y a un très large consensus.

Nous avons à réfléchir aussi, monsieur le ministre, parce que le lien fixe transmanche, c'est pour demain, parce que l'entrée de l'Espagne et du Portugal, c'est aujourd'hui, et que l'aménagement du territoire dans ce domaine n'est plus une démarche franco-française, mais une démarche franco-européenne.

Autrement dit, nous sommes parfaitement conscients des enjeux nationaux et des enjeux européens. Pour nous, le T.G.V. Est-européen, c'est une liaison Paris-Strasbourg, avec ouverture sur la Suisse, ouverture sur le sud de l'Allemagne. Mais c'est aussi pour nous l'occasion d'affirmer le caractère polycentrique des centres de décision en Europe : c'est Bruxelles, c'est Luxembourg et c'est Strasbourg.

Et, tout naturellement, dans la mesure où le projet de T.G.V.-Nord, au-delà de Lille, c'est Bruxelles, c'est Liège et c'est Cologne, à partir du moment où il y a Paris-Strasbourg, revient tout naturellement à l'ordre du jour le tracé Euro-pôle, c'est-à-dire la liaison entre Bruxelles, Luxembourg, la Lorraine, Strasbourg et l'ouverture vers la Suisse.

Je vous indique également, monsieur le ministre, que le conseil régional de Lorraine, dans sa grande sagesse et à l'unanimité, a décidé de proposer la construction d'une voie en site propre sur l'axe Nord-Sud visant à structurer, parallèlement au train à grande vitesse, les transports non seulement sur l'ensemble de la Lorraine, mais avec des liaisons prioritaires sur le Luxembourg et Sarrebruck.

Cela veut dire que nous pouvons avoir là une armature cohérente entre un système de transports à la fois français, desservant nos amis européens, faisant bénéficier notre pays de son avancée technologique dans ce domaine. D'autres collègues de l'U.D.F. vous poseront la question du délai. Mais, en tout état de cause, monsieur le ministre, partagez-vous cette vision qui est la nôtre ?

Deuxièmement, pouvez-vous nous donner un peu la méthodologie de décision pour que nous ayons à la fois une maîtrise française du tracé sur notre territoire qui soit en harmonie avec les projets qui peuvent être évoqués par nos partenaires européens ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et de l'Union du centre et sur quelques bancs du groupe socialiste.*)

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

M. le ministre des transports et de la mer. Monsieur le député, comment vous répondre plus brièvement qu'en disant que je suis d'accord avec votre approche ?

L'affaire est entendue. Reste à la réaliser.

Je suis d'accord avec votre analyse et - j'ai eu raison de le dire en réponse à M. Le Déaut, qui intervenait tout à l'heure sur le même sujet - c'est la raison pour laquelle je tiens à présenter au Gouvernement dans les tout prochains mois ce que peuvent être les perspectives d'un réseau « trains à grande vitesse » à travers la France qui soit compatible avec les perspectives européennes.

Le vrai choix que nous devons faire en matière de développement économique et d'aménagement du territoire, c'est effectivement d'arriver à nous projeter quelques années en avant et de le faire de manière complémentaire et coordonnée avec ce qui se passera non seulement dans les pays que vous avez envisagés - la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie, qui sont effectivement tout à fait concernés - mais aussi en Espagne et au Portugal, pays qui sont au cœur des décisions qui doivent être prises dans les prochains jours, en particulier pour ce qui concerne l'Espagne.

Ma détermination est donc totale.

Le T.G.V.-Est répond à deux préoccupations.

La première des ces préoccupations est de desservir l'ensemble des régions de l'Est de la France et de permettre à Strasbourg de jouer son rôle de capitale européenne, rôle rappelé avec force par M. le Président de la République lors du dernier sommet franco-allemand à Bonn.

La seconde préoccupation, qui est compatible avec la première, est de répondre au souhait de la République fédérale d'Allemagne de voir Sarrebruck et Mannheim desservies le plus vite possible par le T.G.V. Depuis quelques mois, un groupe de travail franco-allemand s'est penché sur ce problème. Nous avons fixé, lors du dernier sommet franco-allemand, à janvier 1989 la date limite à laquelle ce groupe devra remettre son rapport définitif.

Ensuite, un haut fonctionnaire rapporteur devrait prendre contact, à partir du début de l'année 1989, avec l'ensemble des partenaires pour arrêter notamment le tracé envisageable. Un des éléments fondamentaux de la décision de tracé sera la liaison entre Metz et Nancy, domaine que vous êtes plus capable d'autogérer avec votre collègue M. Rausch qu'avec moi-même. *(Sourires.)*

Mais, j'en suis convaincu, les choses devraient progresser rapidement.

Ce faisant, dès lors que nous nous plaçons dans cette perspective - et je complète la réponse que j'avais faite à M. Le Déaut - il est vrai qu'il convient de réexaminer le projet Europeole...

M. Jean-Marie Cero et M. André Rossinot. Très juste !

M. le ministre des transports et de la mer. ... qui concerne des liaisons intereuropéennes.

Je ne puis en dire plus aujourd'hui à ce sujet parce qu'il s'agit là d'un projet qui date de 1972, époque à laquelle la technologie était tout à fait différente. Mais il doit être clair que le Gouvernement français est volontaire et déterminé. Lorsqu'il s'agit d'aménagement du territoire et de développement européen, en coordination avec les pays et les régions concernés, je suis tout à fait prêt, bien sûr, à examiner les projets dans la perspective d'un schéma français et européen de trains à grande vitesse. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur quelques bancs du groupe Union pour la démocratie française.)*

M. le président. Je fais observer aux honorables parlementaires que le président de séance doit se rendre à dix-neuf heures à la conférence des présidents.

La parole est à M. Marc Reymann.

M. Marc Reymann. En tant que député de Strasbourg, vous comprendrez, monsieur le ministre, que je pose également une question complémentaire sur le T.G.V. Est.

Ce projet de construction de T.G.V. Est, Paris-Strasbourg, a fait l'objet d'un accord unanime des parlementaires alsaciens, derrière le ministre Théo Braun. Il s'agit maintenant d'entrer dans une phase politique décisionnelle irréversible.

L'Alsace et Strasbourg attendent en effet que l'on donne suite aux promesses faites le 9 octobre 1987 par le précédent gouvernement et qui portaient sur la désignation du responsable et de la commission d'étude chargée de la définition du tracé et de l'appréciation des conditions économiques.

Strasbourg doit être confirmé comme projet d'interconnexion d'un réseau européen à grande vitesse relié au centre à Stuttgart-Munich, au nord à Mannheim-Francfort et au sud à Mulhouse-Bâle-Zurich. Le T.G.V.-Est est bien une priorité dans le cadre de l'aménagement du territoire, d'autant plus qu'en 1993, l'est de la France risquerait d'être le seul ensemble français à ne pas être desservi par le réseau national T.G.V.

Vous venez, monsieur le ministre, de confirmer l'intérêt éminent que le Gouvernement attache à la liaison T.G.V.-Est Paris-Strasbourg. Pour être en mesure de voter votre budget, je souhaiterais connaître le calendrier prévisionnel de mise en chantier, les études pouvant être très facilement terminées pour la fin de l'année 1988.

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

M. le ministre des transports et de la mer. Monsieur le député, que dois-je faire pour vous conduire à voter ce budget ?

C'est un bon budget, qui marque notre détermination pour développer nos transports collectifs, notre réseau de trains à grande vitesse et l'ensemble du système ferroviaire français en veillant à son interconnexion avec les réseaux européens.

Strasbourg fait l'objet d'une priorité. Le Président de la République l'a réaffirmé plus fortement que je ne saurais le faire moi-même lors du dernier sommet franco-allemand.

Cette priorité me conduira à réexaminer très rapidement non seulement le projet de T.G.V.-Est, mais aussi les disponibilités aériennes liées à l'aérodrome de Strasbourg, qui est un des points de préoccupation des autorités européennes.

Dès le mois de janvier 1989, sur la base d'un rapport franco-allemand, nous arrêterons les grandes perspectives du T.G.V.-Est. C'est déjà une étape considérable. Je désignerai alors sans tarder un haut-fonctionnaire qui, en liaison avec les collectivités territoriales concernées, étudiera les problèmes de tracé, de faisabilité.

Mais laissez-moi au moins le temps de réfléchir sur l'ensemble du schéma des T.G.V., français et européen, pour pouvoir arrêter la faisabilité et étudier la mise en œuvre des moyens de financement. Ne doutez pas de la priorité donnée à Strasbourg. Et pour le reste, je vous demande de m'accorder un minimum de confiance, monsieur le député. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. René Beaumont.

M. René Beaumont. Après mes collègues Fleury, Brunhes, Nungesser et Fèvre, je veux, monsieur le secrétaire d'Etat, vous interroger sur le délicat problème des liaisons fluviales. L'éclectisme des intervenants vous prouve d'ailleurs la volonté de tous les groupes politiques de voir achever les grandes liaisons fluviales à grand gabarit.

Les crédits destinés à l'entretien du réseau Freycinet augmentent certes de 14 p. 100, mais c'est insuffisant. En effet, ce sont trois milliards de francs qui seraient nécessaires aujourd'hui pour maintenir en état le réseau Freycinet pour la seule région Bourgogne. Ce réseau Freycinet doit être entretenu, non point essentiellement pour des raisons d'intérêt économique, mais parce qu'il présente un intérêt touristique et patrimonial évident, auquel tous les Bourguignons sont très attachés.

Si l'on se soucie d'un mode de transport économique, c'est bien sûr vers la voie d'eau qu'il faut se tourner. A cet égard, je ne participerai pas au débat, tout au moins pour l'instant, qui a été engagé par mes collègues sur la priorité qui devrait être accordée aux liaisons Seine-Nord ou Seine-Est. Vous imaginez d'ailleurs que j'en dégagerai volontiers une autre en ce qui me concerne.

Cela étant, pour ce qui est des liaisons fluviales à grand gabarit, les intentions du Gouvernement - fussent-elles bonnes - ne peuvent nous suffire, car le trafic fluvial de la France a baissé de 1970 à 1985, alors qu'il augmentait dans tous les pays européens. La France est le pays européen qui a le plus faible trafic fluvial et c'est le seul où le trafic est en baisse constante.

Monsieur le ministre, je serais tenté de reprendre les arguments développés par mon collègue Nungesser...

M. le président. Ne les reprenez pas, s'il vous plaît !

M. René Beaumont. Pour accélérer, je me bornerai donc à poser trois questions.

En ce qui concerne la liaison fluviale à grand gabarit, allez-vous mettre notre réglementation - qui date de 1936 ! - en conformité avec les réglementations européennes auxquelles nous serons confrontés en 1993 ?

Sur le plan du financement, comment comptez-vous intégrer les conclusions du rapport Chassagne, que j'espère positives, dans un prochain collectif ?

Et puisque seul le canal de dérivation de Mâcon semble avoir trouvé grâce aux yeux du ministre de l'économie, des finances et du budget, comment comptez-vous le financer ?

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, M. Michel Delebarre et moi-même voulons favoriser la voie d'eau. Nos arguments sont les mêmes que les vôtres et nous partageons vos préoccupations. En effet, le transport fluvial ne pollue pas, et il est économique. En effet, l'eau sert aux industriels et aux consommateurs.

Vous avez raison de dire que, depuis des années, non seulement aucun effort sérieux n'a été engagé, mais qu'il y a eu en permanence régression, c'est-à-dire que ni les crédits d'entretien ni ceux de réparation n'ont été à la hauteur des besoins.

Vous avez aussi raison d'indiquer que l'année 1989 marque l'amorce d'un progrès, mais que nous sommes encore loin de ce qui serait nécessaire pour remettre en état notre réseau.

Par ailleurs, pour favoriser le tourisme fluvial, faut-il encore que les canaux à grand gabarit soient plus nombreux. En effet, il est possible d'aller d'un point à un autre de notre territoire en empruntant la voie d'eau, que si les canaux, tel le canal de Bourgogne, peuvent être atteints non au bout de quinze jours ou trois semaines, mais assez rapidement dans un délai d'une semaine.

En ce qui concerne le financement, comme je vous l'ai dit, l'Etat continuera à faire son devoir. De plus, il sera tenu compte des propositions qui seront contenues dans le rapport de Mme Chassagne. D'ici à quelques semaines, des décisions seront prises, ce qui représentera une avancée tout à fait considérable.

Donc, que ce soit pour le financement ou pour les hommes, nous n'allons pas mettre la charrue avant les bœufs. Quand nous aurons les moyens, si nous les avons, nous établirons un plan.

Sachez, monsieur Beaumont, que nous sommes attachés comme vous à la défense et illustration de la voie d'eau. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Jean-Pierre Baumler.

M. Jean-Pierre Baumler. Ma question porte aussi sur la liaison Rhin-Rhône. Comme ceux de mes collègues qui vous ont interrogé sur ce sujet, monsieur le secrétaire d'Etat, je suis préoccupé par l'annonce qu'a faite le ministre de l'économie, des finances et du budget d'abandonner purement et simplement le projet de mise à grand gabarit de la liaison Rhin-Rhône. Je comprends certes que, dans l'attente des rapports de Mme Chassagne et de M. Cantal-Dupart, il vous soit difficile aujourd'hui de donner des réponses définitives sur les intentions du Gouvernement sur cette liaison. Mais pouvez-vous au moins nous confirmer l'engagement de l'Etat sur la tranche Châlons-Tavaux et surtout sur la tranche Niffer-Mulhouse pour laquelle M. le Président de la République avait pris un engagement solennel dès 1985 lors de son voyage en Alsace ?

J'aurais pu également m'associer, monsieur le ministre, à mes collègues - en particulier à M. Le Déaut - qui vous ont interrogé sur le T.G.V.-Est. Je vous remercie pour vos réponses précédentes qui confirment l'engagement du Gouvernement et des plus hautes autorités de l'Etat en faveur du T.G.V.-Est et de Strasbourg.

Sans attendre la réponse du groupe de travail franco-allemand, les collectivités alsaciennes ont pris le devant et préparé l'arrivée du T.G.V.-Est à Strasbourg, en permettant, en particulier par la suppression des passages à niveau, la mise en place d'une liaison ferroviaire à 220 kilomètres-heure entre Strasbourg et Mulhouse. La mise en place de cette liaison rapide doit également être prise en compte dans les

calculs de rentabilité que vous évoquiez. Le T.G.V.-Est est non seulement une liaison Est-Ouest, mais aussi une liaison Nord-Sud, que les collectivités locales alsaciennes ont déjà préparée. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, je n'ajouterai pas grand chose à mes propos précédents. Toutefois, en politique, mieux vaut se répéter que se contredire. Je vous confirme donc que le Gouvernement a le souci de tout mettre en œuvre pour que les liaisons qui ont été définies et arrêtées puissent être réalisées.

Je comprends l'intérêt que vous portez à l'opération Niffer-Mulhouse, mais si je vous disais « oui » maintenant, cela ôterait d'un coup toute valeur à ce que j'ai dit précédemment. En effet, c'est dans la mesure où nous aurons un système de financement cohérent et régulier que nous pourrions définir, étape par étape, bassin par bassin, ce qu'il convient de faire tout de suite. Cependant, je vous rassure : l'opération Niffer-Mulhouse me semble constituer une priorité. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Michel Carlet.

M. Michel Carlet. Monsieur le ministre, depuis 1981, j'interviens régulièrement en faveur du projet de mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent-sur-Seine. Au risque de paraître obstinément optimiste ou exagérément archaïque, je vous invite à nouveau à examiner l'intérêt économique de la prolongation de l'aménagement de la vallée de la Seine jusqu'à Nogent. D'ailleurs, ce projet a déjà suscité quelque intérêt, puisqu'il a été pris en compte dans le schéma directeur des voies navigables publiques au mois d'avril 1985. A la fin de l'année 1985, M. Jesselin m'informait en outre qu'une autorisation de programme de 36 millions de francs serait affectée dans le budget 1986 à une première tranche de travaux.

En 1986, malgré le changement de majorité, le comité interministériel du 30 juillet 1987 confirmait la décision de mise à grand gabarit. Toutefois, faute de moyens financiers, cette réalisation était subordonnée à la création d'un établissement public de la navigation de la Seine et de l'Oise. Certains de mes collègues ont d'ailleurs réclamé cette création tout à l'heure. Hélas ! le projet de M. Douffiaques n'est jamais venu en discussion devant notre assemblée.

En juin 1988, nouveau changement de majorité et création d'un secrétariat d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux. Je note avec satisfaction cette création qui constitue une démarche tout à fait nouvelle et intéressante. Vous avez par ailleurs confirmé, monsieur le ministre, les décisions du C.I.A.T. de 1987.

Mme Chassagne s'est vu ensuite confier une mission comportant la recherche de financements appropriés. Je suis donc à nouveau plein d'espoir, monsieur le ministre, et comme vous avez déclaré ici même, il y a une quinzaine de jours, que vous étiez prêt à vous « mouiller » pour les voies d'eau, permettez-moi de « boire » les paroles de votre réponse. *(Sourires et applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, j'aurais bien voulu vous donner satisfaction et réaliser ce canal qui me semble en effet être une priorité. Toutefois, si je l'avais fait, nous nous serions trouvés en position d'échec par rapport à tout le reste. En effet, accepter de présenter le projet de loi sur l'établissement public Seine-Oise devant l'Assemblée nationale et le Sénat aurait clairement signifié que nous renoncions à l'aménagement des autres grandes liaisons. C'est pourquoi nous avons voulu prendre les choses dans l'ordre, en étudiant les projets, en examinant les financements, en fixant des priorités et en déterminant les travaux qui devront nécessairement commencer.

Vous aviez donc raison, monsieur Carlet, d'être optimiste. Michel Delebarre et moi-même le sommes également. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Fourré.

M. Jean-Pierre Fourré. Je reviendrai rapidement sur le dossier sécurité routière et ferai deux propositions très concrètes.

Je parlerai d'abord des infrastructures.

La poursuite de la suppression des lieux d'accidents fréquents, dits points noirs, est l'une des priorités du Gouvernement et je m'en réjouis. Mais si, pour le réseau national, la liste de ces points noirs a été rendue publique, il est nécessaire aujourd'hui d'élaborer et de diffuser une liste identique par département pour la voirie départementale et communale en révisant les critères définissant les points noirs.

Ainsi, et pour démultiplier l'action de l'Etat, ne serait-il pas possible, monsieur le secrétaire d'Etat, de généraliser le programme « Objectif moins 10 p. 100 » à toute collectivité de moins de 50 000 habitants ? Ce programme, qui pourrait s'intituler « Commune responsable, moins 10 p. 100 » et serait géré au niveau de chaque département, verrait les conseils généraux et régionaux apporter leur contribution en complément de la dotation de l'Etat et passer un contrat avec la commune qui s'engagerait dans cette voie.

J'aborderai ensuite le problème de la formation.

Le comportement des usagers est sans doute la cause principale des accidents de la route puisque 90 p. 100 des accidents graves dépendent du facteur humain. Ceux-ci sont souvent liés à l'état physique des conducteurs. Des mesures spécifiques doivent être prises pour vérifier leur aptitude physique mais il faut également, et surtout, améliorer la formation des usagers, de même que celles des formateurs, des fonctionnaires de police et de gendarmerie.

La formation de base étant la première condition d'une meilleure prise de conscience de la responsabilité propre de chaque citoyen, ne pensez-vous pas qu'une action particulière devrait être engagée en ce domaine et qu'il conviendrait en particulier de rendre l'enseignement d'une telle discipline obligatoire à l'école ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. M. Michel Delebarre a en quelque sorte déjà répondu à votre question lorsqu'il a indiqué à M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial, que nous souhaitons voir les départements établir la liste des points noirs du réseau départemental, à l'instar de ce qui a été fait pour le réseau national. Nous retenons en tout cas votre suggestion.

M. Roland Huguet. C'est ce que fait déjà le Pas-de-Calais !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je vous en félicite et je souhaite que tous vos collègues prennent la même initiative. Il convient en effet de répéter que c'est sur les itinéraires habituels, c'est-à-dire le plus souvent sur les routes départementales, que les accidents les plus meurtriers ont lieu.

Nous avons par ailleurs décidé de poursuivre notre action dans le droit fil de l'opération « moins 10 p. 100 ». Le comité interministériel qui s'est réuni il y a quelques jours a fait en sorte que des mesures concrètes soient bientôt prises. L'Etat va poursuivre son action auprès des collectivités en passant avec elle de nouveaux contrats « moins 10 p. 100 » signés pour trois ans et prévoyant le versement d'un franc par habitant et par an. Si la collectivité s'engage sur les mêmes bases, on peut imaginer de retenir des villes de moins de 50 000 habitants s'il apparaît que des actions significatives peuvent être engagées avec ce niveau de crédits annuels. Il n'appartient pas au Gouvernement de dicter leurs décisions aux collectivités territoriales mais nous veillerons à ce que soient privilégiées, dans les contrats signés avec les conseils généraux, les initiatives en faveur des petites agglomérations et des communes rurales. Enfin, la loi de décentralisation ne permet pas d'envisager la gestion des candidatures par les conseils généraux.

En conclusion, vous avez mis l'accent sur la question centrale, c'est-à-dire sur l'enseignement de la sécurité routière à l'école. Lors du dernier comité interministériel, il a été décidé d'engager une action vigoureuse en ce sens. Des consignes sont en train d'être élaborées en liaison avec le ministère de l'éducation nationale, afin d'appliquer les décisions prises.

Des heures seront spécifiquement consacrées à l'enseignement de la sécurité routière dans les écoles et les collèges.

Mais nous voulons également que les moniteurs d'auto-école puissent eux aussi se recycler dans le cadre de la mise en œuvre de l'apprentissage anticipé. Les auto-écoles qui se lanceront le plus rapidement dans cet apprentissage destiné aux jeunes, en particulier à ceux des quartiers les plus défavorisés, se verront décerner un label, afin d'être distinguées aux yeux de la population.

Ce changement des comportements, une meilleure pédagogie et un apprentissage précoce de la conduite ainsi que des règles de la sécurité routière permettront de surmonter, voire de dépasser, les contradictions que M. Jacques Fleury a soulignées tout à l'heure.

En tout cas, je le répète, la sécurité routière est une priorité nationale du Gouvernement. Je suis sûr que, d'ici à deux ans, nous pourrons rejoindre le peloton des autres nations européennes. Il n'est pas normal, en effet, que notre pays soit la lanterne rouge en ce domaine, le dernier où l'insécurité triomphe sur les routes et les autoroutes. Oui, nous rejoindrons la Grande-Bretagne et la République fédérale d'Allemagne. Mais, 5 000 morts sur les routes, ce sera de toute façon trop, beaucoup trop ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial. J'espère que vous serez entendu !

M. le président. Les crédits concernant les transports terrestres et la sécurité routière, inscrits à la ligne « Transports et mer » seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits de la mer.

Nous avons terminé l'examen des crédits du secrétariat d'Etat auprès du ministère des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1989, n° 160 (rapport n° 294 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan),

Transports et mer : Mer ;

Annexe n° 35. - M. Albert Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 296, tome X, de M. Jean Lacombe, au nom de la commission des affaires étrangères ; avis n° 299, tome XIV, de M. Jean Beauvils, au nom de la commission de la production et des échanges.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures cinq.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,

LOUIS JEAN

