

JOURNAL OFFICIEL



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
DEBATS PARLEMENTAIRES  
ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9<sup>e</sup> Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990-1991

(75<sup>e</sup> SÉANCE)

COMpte RENDU INTÉGRAL

*Luratech*

1<sup>re</sup> séance du jeudi 15 novembre 1990

[www.luratech.com](http://www.luratech.com)

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENCE DE M. MICHEL COFFINEAU

#### 1. Rappel au règlement (p. 5345).

MM. Serge Charles, le président.

#### 2. Loi de finances pour 1991 (deuxième partie). - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5345).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

##### Transports terrestres, routes et sécurité routière

M. Claude Germon, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres et la S.N.C.F.

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

M. Jean-Pierre Baessler, rapporteur pour avis de la commission de la production.

MM. Jacques Fleury,  
Jean-Luc Reitzer,  
Hubert Grimault,  
Charles Fèvre,  
Roger Gouhier,  
Christian Spiller.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

Réponses de M. le ministre et de M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, aux questions de : MM. Jean-Pierre Lapaire, Gabriel Montcharmont, Jean-Luc Reitzer, Roland Nungesser, Antoine Rufenacht.

M. le président.

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

#### 3. Réglementation des télécommunications. - Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire (p. 5366).

#### 4. Ordre du jour (p. 5366).

# LuraTech

[www.luratech.com](http://www.luratech.com)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTICE DE M. MICHEL COFFINEAU, vice-président

La séance est ouverte à dix heures.

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

1

### RAPPEL AU RÈGLEMENT

**M. Serge Charles.** Je demande la parole, pour un rappel au règlement.

**M. le président.** La parole est à M. Serge Charles, pour un rappel au règlement.

**M. Serge Charles.** Mon rappel au règlement se fonde sur l'article 136 du règlement en vertu duquel c'est le ministre compétent qui doit répondre aux questions des parlementaires.

Le 14 juin 1990, j'ai interrogé le ministre de la santé sur le grave problème des structures d'accueil des handicapés dans la région du Nord. J'avais souligné que non seulement de telles structures n'existaient pas chez nous, mais que des trasseries administratives nous interdisaient, contrairement à ce qui se passe en Belgique, de trouver des solutions provisoires dans l'attente de moyens mis à la disposition par la région.

C'est le ministre chargé du budget qui m'a répondu, le ministre de la santé étant absent, ce que j'admets volontiers, mais il m'avait précisé à la fin de son intervention qu'il communiquerait ma question au ministre de la santé et qu'il me garantissait que celui-ci me donnerait une réponse.

Bien évidemment, ce n'est pas pour nous amuser que nous posons des questions au Gouvernement. J'aimerais, monsieur le président, que vous insistiez sur l'intérêt qu'il y a à ce que nous obtenions des réponses précises et claires aux questions que nous posons, comme le prévoit le règlement. J'aimerais à cet égard obtenir une réponse aux observations que je viens de formuler.

**M. le président.** Bien entendu, monsieur Charles, je ferai état de votre intervention. Si j'ai bien compris, il s'agissait d'une question orale du vendredi matin ?

**M. Serge Charles.** Non, du jeudi !

**M. le président.** Dans ce cas, vous avez certainement dû déjà faire part de ces remarques. Au demeurant, il s'agit de la séance du 14 juin, nous sommes le 15 novembre et le ministre qui est au banc du Gouvernement n'est pas le même...

**M. Serge Charles.** Même lorsque c'était le ministre compétent, je n'ai pas obtenu de réponse pour autant !

2

## LOI DE FINANCES POUR 1991 (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 1991 (n° 1593 et lettre rectificative n° 1627, rapport n° 1635).

## ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

### TRANSPORTS TERRESTRES, ROUTES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

**M. le président.** Nous abordons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, concernant les transports terrestres, les routes et la sécurité routière.

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 et la S.N.C.F.

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux, mes chers collègues, s'élevant à 43 milliards de francs, les crédits du projet de budget des transports terrestres pour 1991 connaissent une progression de 8,2 p. 100. Pour l'essentiel, cette croissance s'explique par l'effort accru consenti en faveur de la S.N.C.F., conformément aux engagements souscrits dans le cadre du nouveau contrat de Plan. L'Etat a en effet accepté de prendre à sa charge une partie de l'endettement de l'entreprise nationale, la rapprochant ainsi des conditions d'exploitation de son principal concurrent, la route, qui ne paie pas ses charges d'infrastructures.

Parmi les autres traits saillants de ce projet de budget figure la forte augmentation - plus 8,3 p. 100 - des contributions de l'Etat au fonctionnement des transports parisiens, qui marque une inflexion par rapport à l'effort consenti ces dernières années pour réduire la contribution de l'Etat.

L'indemnité compensatrice - subvention compensant le refus de l'Etat de laisser augmenter les tarifs en fonction des besoins des entreprises - progresse de 9,3 p. 100, passant de 4,5 à 4,9 milliards de francs. On peut se demander si un appel accru à la collectivité nationale pour le fonctionnement des transports de la région la plus riche de France est opportun alors même que ses habitants bénéficient déjà de tarifs particulièrement bas par rapport au reste du pays. On peut en tout cas espérer qu'il ne s'agit là que d'une mesure conjoncturelle et qu'il n'y a pas de retour à la politique de l'indice.

Le projet de loi de finances pour 1991 marque enfin un renouveau de la politique des voies navigables, avec le transfert de leur gestion à un Office national de la navigation rénové. L'O.N.N. sera, pour cette tâche, doté de ressources nouvelles.

Tels sont les traits les plus saillants d'un budget dont la progression doit beaucoup à la personnalité, au travail et à la force de conviction du ministre des transports.

**M. Michel Delabarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Excellent ! (Sourires.)

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** Il faut cependant noter qu'une partie de cette croissance est affectée à l'apurement du passé, en particulier aux charges de retraites. Sans reprendre ici l'ensemble des questions abordées dans mon rapport écrit, je voudrais attirer l'attention sur quelques points.

Le trafic marchandises constitue un défi difficile à relever pour la S.N.C.F. Les prévisions ne sont guère encourageantes puisque l'on prévoit cette année une régression de 2 p. 100 environ du trafic ferroviaire, à comparer avec une progression de 5 p. 100 du trafic routier.

Certes, il s'agit d'un phénomène européen et donc difficile à contrecarrer. La S.N.C.F., qui en est parfaitement consciente, devra donc déployer de gros efforts pour simplement maintenir sa part de marché. Elle a d'ailleurs engagé depuis plusieurs années une politique en ce sens.

Nous touchons là à un problème de société. Avons-nous le droit de laisser se développer anarchiquement le transport routier, violer les réglementations, surexploiter les transporteurs routiers salariés ou indépendants obligés, pour payer leur camion, de rouler trop longtemps et à des prix bradés ? Le coût social en termes d'accidents, de pollution, d'encombrements est tel que certains pays interdisent leur traversée par des camions et que ceux-ci doivent être acheminés par fer.

La situation du trafic voyageurs est nettement plus favorable pour les transports collectifs, même si, là aussi, la route progresse fortement : 4 p. 100 en 1990 contre 2 p. 100 pour la S.N.C.F. et la R.A.T.P.

La situation est d'autant plus préoccupante que le marché sera beaucoup plus concurrentiel à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1993.

La desserte de la Corse offre un cas particulier. La dotation de continuité territoriale avec la Corse passe de 771,9 millions de francs en 1990 à 700 millions pour 1991, soit une chute de 9,2 p. 100. Il s'agirait d'ajuster « la dotation dans l'attente de la renégociation de la convention de continuité territoriale ». Cela semble en effet bien nécessaire si les errements dénoncés par la Cour des comptes dans un rapport sur la S.N.C.M., au cours des exercices 1983 à 1987, n'ont pas été corrigés depuis.

Les concours de l'Etat aux transports collectifs en Ile-de-France connaissent, pour la première fois depuis plusieurs années, une progression sensible. Ces concours s'élèveront à 5 175 millions de francs dans le projet de budget pour 1991 contre 4 777 millions de francs en 1990, soit une progression de 8,3 p. 100.

Cette inflexion sensible par rapport aux deux dernières années est justifiée par la cessation du recours au reliquat de trésorerie du versement transport qui a permis, pendant deux exercices, de réduire l'indemnité compensatrice. Cette explication me paraît cependant s'arrêter à l'écume des choses.

En premier lieu, cette indemnité compense le refus des pouvoirs publics d'accepter les propositions d'augmentation du syndicat des transports parisiens. Une politique tarifaire différente permettrait donc d'éviter une majoration de l'indemnité compensatrice ou, en tout cas, en limiterait l'ampleur. Est-ce souhaitable ? Oui, si l'on considère que les tarifs des transports parisiens sont inférieurs à ceux de la province, auxquels l'Etat n'apporte d'ailleurs pas de subvention de fonctionnement. Oui, si l'on considère que la priorité est l'investissement compte tenu de la saturation du réseau existant. Oui, enfin, car toute augmentation de la subvention de l'Etat rend plus complexe le transfert, logique et souhaitable, de la responsabilité des transports collectifs à la région.

En second lieu, je ne puis que renouveler mon vœu d'une politique inscrite dans la durée. J'écrivais dans mon rapport sur le budget de 1989 qu'« il est impératif de raisonner dans le cadre d'une programmation sur dix ans si l'on veut avoir une vue globale des choses ». Je ne puis que réitérer ce souhait aujourd'hui.

Je souhaite donc vivement que cette inflexion ne soit que conjoncturelle et que soit poursuivie la politique menée jusqu'à présent.

Quant à l'évolution du versement transport, après un ralentissement marqué de son rendement en 1988, celui-ci a connu une nouvelle progression en 1989, la loi de finances rectificative pour 1988 ayant modifié les taux plafond de perception de cette taxe dont les taux ont été relevés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1989 de 0,2 point à Paris et dans les Hauts-de-Seine, soit un taux de 2,2 p. 100. Ils ont été abaissés de 0,2 point dans les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, ce qui conduit à un taux de 1,8 p. 100. Ils sont demeurés inchangés dans les départements de la grande couronne, Essonne, Yvelines, Val-d'Oise et Seine-et-Marne, soit un taux de 1,20 p. 100.

Cette taxe reflète la participation croissante des employeurs, à laquelle s'ajoute le remboursement à hauteur de 50 p. 100 des titres d'abonnement utilisés par les salariés et dont le coût est estimé à environ 1 800 millions de francs par an. Cette situation est, au demeurant, parfaitement normale, compte tenu de l'intérêt qu'il y a pour les employeurs à disposer d'un bon système de transports urbains.

La desserte de la région parisienne est assurée par la R.A.T.P., 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.

Pour ce qui est de la R.A.T.P., la préparation du budget de 1991 de l'entreprise repose actuellement sur une hausse globale de 0,8 p. 100 du trafic.

La sécurité des voyageurs est une préoccupation majeure. Elle se heurte à des archaïsmes auxquels il convient de mettre fin. Ainsi, M. Christian Blanc, le dynamique président de la R.A.T.P.,...

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Merci pour lui !

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** ... se heurte-t-il à la territorialité de compétence du préfet de police de Paris ; il me paraît indispensable qu'un service de sécurité dans les transports collectifs ait une compétence régionale.

Quant à la S.N.C.F.-banlieue, elle est maintenant placée sous l'autorité du président Jacques Fournier, dont on connaît le sérieux et l'efficacité.

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les routes et la sécurité routière.** Très juste !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** On lui transmettra !

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** Je souhaite que les initiatives engagées en Ile-de-France soient poursuivies ; elles concernent près d'un cinquième de la population française. Une politique majeure d'investissement est engagée, en relation avec la région.

A cet égard, je ne peux que renvoyer à mes interventions précédentes concernant le rôle qui devrait, comme partout en France, être dévolu à la ville de Paris et à la région. Cela vaut, bien entendu, pour l'ensemble des transports de l'Ile-de-France, qu'ils soient assurés par le secteur public - S.N.C.F., R.A.T.P., - ou par le secteur privé.

Les sommes allouées à la province progressent de 36 p. 100 en autorisations de programme et les crédits de paiement restent stables. Ils sont relativement modestes. Les contrats Etat-département et Etat-région suivent leurs cours ; cette heureuse pratique est un élément important de la décentralisation.

Mais 1990 restera marqué par l'entrée en vigueur du nouveau contrat de Plan entre la S.N.C.F. et l'Etat. Il traduit un effort accru de la puissance publique en faveur de la S.N.C.F.

Le contrat de Plan s'est assigné pour objectifs le développement de liaisons rapides de voyageurs, l'amélioration des « transports de la vie quotidienne dans les régions de province et en banlieue parisienne » et, enfin, la consolidation de l'activité fret. Pour ce faire, la S.N.C.F. devrait réaliser 79,6 milliards de francs, valeur 1989, d'investissements en cinq ans, auxquels s'ajoutent les investissements en banlieue parisienne, soit plus 5,5 p. 100 par rapport au contrat précédent. L'ensemble du personnel sera associé aux résultats de l'entreprise, qui disposera d'une marge de manœuvre nouvelle avec la prise en charge par l'Etat de la dette de la S.N.C.F., à hauteur de 38 milliards de francs.

Grâce au contrat de Plan, le résultat financier de la S.N.C.F. est en hausse. Le résultat final ne devrait cependant être que de plus 20 millions de francs, compte tenu notamment d'un accroissement des frais de personnel, qui enregistrent l'effet de l'apurement de l'accord salarial de 1989 et des modalités de l'accord salarial de 1990, de l'extension de la formule de cession bail pour les rames T.G.V., qui accroît par rapport au budget les charges à ce titre mais soulage en contrepartie et au-delà les amortissements et charges financières, des tensions sur les taux d'intérêt, qui ont pour effet de dégrader les résultats financiers, et de la baisse du trafic marchandises.

Le plan d'entreprise met d'ailleurs en évidence l'émergence du transport combiné, qui est extrêmement important : 1 milliard de francs en 1989 et 2,9 milliards en l'an 2000. Il est également fondé sur la stabilité des trains entiers et le déclin des wagons isolés, qui feront cependant l'objet d'une nouvelle stratégie pour en stabiliser l'évolution dans la période 1994-2000.

A l'issue de l'exercice 1989, le report à nouveau négatif s'élevait à moins 39,4 milliards de francs.

Il a donc été décidé que 38 milliards de francs, représentant les déficits reportés de la S.N.C.F. depuis 1971, seraient sortis des comptes de la S.N.C.F. et affectés à un service

annexe d'amortissements. Les charges correspondantes seront assurées par l'Etat à hauteur de 3,8 milliards de francs par an, la S.N.C.F. apportant une contribution annuelle de 100 millions de francs. Le service annexe sera dépourvu de la personnalité morale.

Le nouveau contrat de Plan facilitera grandement les investissements de la S.N.C.F. grâce à la réduction de l'endettement de l'entreprise et aux concours de l'Etat. Je l'avais demandé. Je me réjouis que la décision ait été prise. (« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.)

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Vos désirs sont des ordres ! (Sourires.)

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** Le programme d'investissement de la S.N.C.F. arrêté par ce contrat est de 79,6 milliards de francs, auxquels devraient s'ajouter plus de 15 milliards de francs pour la banlieue. Au total, les investissements seront en augmentation de 55 p. 100 en francs constants par rapport au précédent contrat ; la liste en est publiée dans mon rapport écrit.

Je crois de mon devoir d'attirer l'attention du Parlement sur quelques maladresses des techniciens de la S.N.C.F....

**M. Thierry Mandon.** Ah !

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** ... qui ont rendu publics des projets de tracé prématurément et sans concertation avec les élus.

**M. Thierry Mandon.** C'est vrai !

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** C'est ce qui explique les incidents du Sud-Est...

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** A qui le dites-vous !

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** ... et l'opposition des maires de l'Essonne...

**M. Thierry Mandon.** Pas seulement des maires !

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** ... au barreau Sud, dont chacun sait qu'il ne pourrait être éventuellement envisagé avant vingt ans.

Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous remercier d'avoir fait avec une grande netteté les mises au point nécessaires. D'ailleurs, des aménagements mineurs sur la ligne C du R.E.R. devraient considérablement améliorer le transit entre les lignes T.G.V.

**M. Thierry Mandon.** Très bien !

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** Les finances de la S.N.C.F. seront à peine suffisantes pour financer les grands projets de prolongement du T.G.V. Sud-Est, de Tours-Bordeaux, de T.G.V. Nord et Est, et de la liaison T.G.V. que l'on pourrait appeler Rhin-Rhône.

Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse ne constitue pas une programmation.

Pourriez-vous, monsieur le ministre, en définir le statut ?

L'année 1990 verra aussi la mise en service de l'interconnexion des T.G.V. Atlantique et Sud-Est. C'est la première fois en France qu'existera une gare multi-directionnelle. Ce sera un changement considérable d'habitudes pour plusieurs millions d'habitants de l'Île-de-France sud. Cela devrait même entraîner un changement culturel pour la S.N.C.F. comme pour les usagers.

Je suggère que l'on donne un grand retentissement à cet événement, qui aura lieu le 29 septembre 1991...

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Tout ce qui se passe à Massy est important ! (Sourires.)

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** ... en présence du Gouvernement et des ministres des transports de la Communauté économique européenne. On pourrait faire converger vers la gare d'interconnexion de Massy des T.G.V. venant de Genève, de Lyon, de Bordeaux, de Nantes, de Rennes et de Rouen. Les chambres de commerce et d'industrie, les régions et les villes traversées pourraient y être associées. Ainsi on marquerait la naissance d'un véritable réseau européen des T.G.V., dont l'Île-de-France serait le centre.

L'avance technologique prise par la France en matière de trains à grande vitesse devrait nous donner plus d'ambition sur les marchés mondiaux.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Absolument !

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** Pour l'instant, tel n'est pas le cas : Alstom se comporte plus à cet égard comme un atelier national que comme une entreprise privée conquérante. Elle aurait pourtant tort de considérer que des carnets de commandes remplis, grâce à la S.N.C.F., de trains dont les études doivent beaucoup à la S.N.C.F., la garantissent contre la concurrence alors que s'ouvrent encore plus grandes les frontières.

J'ai joint en annexe à mon rapport écrit l'analyse que j'ai faite en examinant sur place le marché américain. J'ai indiqué les possibilités que nous avons à condition de surmonter nos handicaps commerciaux. Je n'en dirai pas plus à cette tribune pour ne pas être plus désagréable, mais je souhaite que l'on tienne compte de mes propositions écrites. L'insuffisance commerciale est une trahison pour nos ingénieurs, nos ouvriers et notre économie !

J'émettrai en outre, monsieur le ministre, une opinion sur la partie de votre budget concernant les voies navigables. J'ai indiqué en préambule que, pour la première fois, et cela est à l'actif du secrétaire d'Etat Georges Sarre, nous sommes en présence d'un projet qui rompt avec les traditions d'enlèvement.

Je me demandais l'année dernière si le déclin de la voie d'eau était inéluctable. Si je n'ai pas de réponse définitive à cette question, je note en tout cas que le projet de loi de finances pour 1991 engage un sérieux effort de redressement et qu'il marque un véritable engagement gouvernemental de sauvegarder ce secteur économique.

Soulignons enfin que les mesures arrêtées par le Gouvernement s'inscrivent dans un contexte économique favorable marqué par une croissance du trafic.

Le trafic fluvial, qui avait connu en 1988, par rapport à 1987, une relative stabilité de l'activité, a connu en 1989 une reprise sans précédent. En effet, après avoir atteint un maximum en 1969-1970, le trafic n'avait cessé de décroître depuis lors. Le transport fluvial a donc profité en 1989 d'une conjoncture économique plus favorable marquée par une augmentation du potentiel transportable, ce qui tend à prouver que ce mode conserve non seulement son intérêt, mais qu'il peut aussi devenir un atout essentiel dans le développement des échanges à l'horizon 1993.

Le trafic a en effet crû de 1988 à 1989 de 2,3 p. 100 en millions de tonnes et de 3,4 p. 100 en milliards de tonnes-kilomètres.

Avec une part de marché de 3,5 p. 100 du fret, le transport fluvial a encore devant lui de grandes marges de progression.

Telles sont les rapides observations qui résument l'essentiel de mon rapport écrit.

Le budget qui nous est soumis marque une progression qui traduit une politique dynamique. C'est pourquoi la commission des finances l'a adopté et qu'elle vous demande, mes chers collègues, de faire de même. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Très bien !

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

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** Monsieur le président, mes chers collègues, le projet de budget qui vous est proposé exprime la continuité, à un niveau satisfaisant, des efforts accomplis pour doter la France d'un réseau autoroutier et routier cohérent, dense, le plus sûr possible, afin de répondre aux exigences d'un trafic croissant et aux demandes des élus de toutes les régions françaises.

Si l'on prend en compte la contribution d'Autoroutes de France, les moyens de paiement augmentent de 7,1 p. 100 et les moyens d'engagement de 1,6 p. 100, évolution globalement satisfaisante, même si l'on peut regretter une nouvelle baisse des crédits d'entretien, en contradiction avec l'effort réel concernant la sécurité routière, et bien qu'il existe des

craintes à l'égard de la capacité des sociétés autoroutières à continuer d'apporter leur concours à la réalisation du programme.

Le Gouvernement vient donc, au comité interministériel d'aménagement du territoire du 5 novembre, d'approuver une version complétée du schéma directeur routier national. Ce schéma reprend les projets de vos prédécesseurs, monsieur le ministre, mais vous avez ajouté une marque personnelle importante.

J'observe que l'argument de rééquilibrage des interventions entre l'ouest et l'est a été pris en compte. Encore faut-il qu'il y ait un équilibre dans le rythme des opérations réellement engagées. Cela est d'autant plus nécessaire que la période d'exécution s'étalera sur quinze années et non plus sur dix. Or je suis obligé d'observer qu'à part les opérations autour de Nantes aucun programme de lancement ne figure pour 1991 à l'ouest d'une ligne Le Havre-Toulouse.

Pour parler de la région que je connais bien, je rappellerai, alors que le trafic devient de plus en plus dense entre la Basse-Normandie et le Val de Loire, que la suspension de l'intervention des fonds de concours des sociétés autoroutières bloque certains chantiers, en particulier entre Caen et Falaise, ainsi que la poursuite de la mise à quatre voies de la R.N. 13 entre Bayeux et Cherbourg.

On connaît la raison de cet état de fait : ce sont les observations de la Cour des comptes qui a estimé que les sociétés autoroutières s'étaient engagées pour des travaux qui n'étaient pas en relation directe avec la partie du réseau que gèrent ces sociétés.

Il s'y ajoute les craintes exprimées par la même Cour des comptes sur la solidité des sociétés d'économie mixte grâce auxquelles l'Etat intervient.

Sur ces problèmes, une clarification s'impose. Je propose la réunion d'une table ronde. Je ne mets pas en doute le bien-fondé des remarques de la haute juridiction, mais je crains qu'un jour ne se produise une thrombose dans le processus de réalisation du schéma directeur des autoroutes et des L.A.C.R.A.

Monsieur le ministre, je vous demande de résoudre ce grave problème car les sociétés autoroutières se sont engagées et leurs crédits figurent dans les contrats de plan Etat-région. Au surplus, nous n'avons pour l'instant aucune solution de remplacement ! En fait, par ses remarques, la Cour des comptes a signé l'arrêt des travaux.

S'agissant encore des autoroutes, il faut être honnête et reconnaître que la question d'une adaptation des tarifs des péages, qui n'ont pas été changés depuis de longues années, comme de leur mode de perception, mérite d'être posée.

La question de la modulation des péages, en particulier pour les poids lourds qui mettent les autoroutes à l'épreuve à un moment où - j'en parlerai plus loin - un rééquilibrage avec le trafic de marchandises de la S.N.C.F. et peut-être des voies d'eau, doit aussi être posée.

Quant aux modes de perception, je ne vous décrirai pas ce que peuvent avoir d'archaïque aujourd'hui ces arrêts répétés à des péages qui sont, sur 200 kilomètres, au nombre de quatre ou cinq. Le spectacle est pittoresque de voir, quelques centaines de mètres avant le péage, se déhancher brusquement le conducteur de l'automobile qui est devant vous : il fouille dans toutes ses poches pour y trouver de la monnaie, qu'il jette de façon plus ou moins habile, dans le panier prévu à cet usage, ouvre ensuite sa portière, se met à plat ventre sous son véhicule parce que sa dernière pièce est tombée. (Sourires.)

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Tout ça, c'est du vécu !

**M. Louis Mexandeu, rapporteur spécial.** Alors que l'on utilise la carte à mémoire, que j'ai lancée il y a quelques années, cela paraît désuet et même dangereux : l'autre jour, en se livrant à un tel exercice, un couple de concitoyens âgés s'est tué sur le merlon qui séparait les deux bandes de perception du péage.

A quand la carte unique qui permettra de circuler sur toutes les autoroutes françaises ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** On y vient !

**M. Louis Mexandeu, rapporteur spécial.** S'agissant du développement du réseau routier national, il se fait surtout dans le cadre des contrats de plan Etat-région.

Je souhaite que, pour l'autre type d'intervention de l'Etat, à savoir l'exécution des grands programmes d'aménagement, figure au premier plan des préoccupations le traitement des sections dangereuses et du contournement des villes.

Je parlais tout à l'heure de Falaise. L'exercice consistant à traverser cette ville, qui est pourtant une toute petite ville assez endormie, et Alençon, qui est une plus grande ville, tient de la performance sportive en même temps que d'une épreuve de patience. Et des dizaines de villes sont en France dans ce cas !

C'est pourquoi, on ne peut que déplorer la nouvelle baisse des crédits d'entretien du réseau routier national - 4,2 p. 100 pour les autorisations de programme -, aggravée par des annulations de crédits non utilisés. Cette évolution est en contradiction avec l'effort entrepris par ailleurs pour développer le réseau, et nous pourrions connaître des réveils amers si la vigilance se relâchait quant au bon état des routes, donc à leur entretien.

Reste la sécurité routière, l'une des préoccupations constantes du Gouvernement. Cela se marque par une augmentation de 7,4 p. 100 des crédits de paiement.

Nous partageons et soutenons les efforts du Gouvernement, même si nous souhaitons que le Parlement soit davantage associé aux mesures prises, ou qu'il soit du moins informé, car j'apprends comme tout le monde, et en même temps que tout le monde, par la radio, que telle ou telle mesure, souvent d'ailleurs souhaitée dans les rapports budgétaires précédents, vient d'être prise par le Gouvernement. Ce n'est pas là la meilleure méthode à employer pour restaurer les prérogatives de notre assemblée !

Cela dit, nous approuvons l'évolution positive des crédits pour les aménagements de sécurité, qui progressent de 10 p. 100, et pour les dotations aux collectivités territoriales, qui augmentent de 13 p. 100, finançant les plans départementaux d'action de sécurité routière.

Le plan annuel, dans chaque département, fédère l'ensemble des initiatives prises dans différents domaines : les infrastructures, qu'elles relèvent de la compétence de l'Etat ou de celle des départements ou des communes ; l'éducation des jeunes et des futurs usagers sous la responsabilité de l'inspecteur d'académie et du corps enseignant ; la formation et l'information ; enfin, la surveillance et le contrôle, qui associent police, gendarmerie et justice.

En 1988, 86 plans d'action ont été reçus. On en comptait 95 en 1989 et 98 en 1990. Cela signifie que la quasi-totalité du territoire national est concernée.

Ces plans illustrent une implication croissante des responsables locaux, de l'administration et des milieux associatifs et professionnels dans le domaine de la sécurité routière. S'y ajoutent les contrats de programmes locaux de sécurité routière, qui sont proposés aux collectivités locales depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1990. Comme les précédents, ils sont financés de façon paritaire à raison d'un franc par habitant et par an. Ils visent à l'élaboration de programmes annuels et s'adressent, pour le moment, à toutes les collectivités d'au moins 30 000 habitants.

Depuis le début de l'année, 180 contrats ont été signés pour une participation de l'Etat de 40 millions de francs. Déjà, soixante départements, quatre-vingt-dix villes et trente groupements de communes se sont engagés.

Il est peut-être trop tôt pour dresser un bilan, mais des enseignements peuvent être tirés : d'abord, une prise de conscience de plus en plus forte des collectivités locales pour la sécurité routière ; ensuite, un meilleur diagnostic de l'insécurité routière, là où elle se constate, ce qui conduit à des actions plus pertinentes ; enfin, une approche du sujet qui privilégie les changements de comportement de l'usager et non plus les seules infrastructures.

Dans le même esprit de responsabilisation des usagers, la mise en œuvre du programme national de formation des conducteurs se poursuit.

Tous ces efforts ont permis, sinon de réduire, du moins de mettre fin à l'augmentation du nombre des accidents. En 1989, on a déploré 170 590 accidents corporels, soit une diminution de 3 p. 100, et 10 528 tués, soit une diminution beaucoup plus faible de 0,2 p. 100. Sur cinq ans, le nombre d'accidents corporels a diminué de 11 p. 100, celui des blessés de 13 p. 100. Mais le nombre de tués a, hélas ! augmenté de 1 p. 100.

C'est dire qu'il est indispensable de ne pas relâcher l'effort et qu'il convient de peser sur tous les éléments qui concourent au renforcement de la sécurité : en premier lieu, les infrastructures, celles à construire - je rappelle que l'autoroute est quatre fois plus sûre qu'une route nationale ordinaire - comme celles à entretenir ; en second lieu, la responsabilisation des conducteurs, liée au problème de la conduite, de la vitesse qui, je le disais l'an dernier, n'explique pas tout, et, en dernier lieu l'état des véhicules.

A ce propos, on ne peut que déplorer la mise en œuvre lente - trop lente - du contrôle technique. Nous sommes à cet égard très en retard par rapport à un pays comme l'Allemagne. Or les enjeux ne sont pas seulement relatifs à la sécurité routière : ils concernent non seulement toute l'économie et toute l'industrie automobile, mais également, puisqu'il s'agit d'un véritable marché, la concurrence internationale.

Il reste enfin à prendre en compte un indispensable effort pour rééquilibrer les trafics. L'an dernier, je disais, et je vous prie d'excuser cette autocitation : « La reconquête par le rail, et peut-être demain par les voies navigables, d'une part croissante des frets doit cesser de procéder de l'incantation pour devenir une obligation. »

J'observe, après avoir écouté le rapport de mon collègue et ami Claude Germon,...

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Remarquable rapport !

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** ... que cela est en train de se faire pour les voies navigables. Ce n'est pas le cas pour le rail parce que la part de fret de la S.N.C.F. a encore décliné. L'évolution envisagée ne paraît pas très positive, compte tenu du programme de fermetures de gares secondaires. Il s'agit finalement d'une déprise de la S.N.C.F. d'une part croissante du territoire national.

Pourtant, quelle que soit l'augmentation et quelle que soit la qualité du budget, la route ne pourra pas supporter à elle seule toute l'augmentation du trafic !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** C'est vrai !

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** Le rééquilibrage devient de plus en plus indispensable. L'effort doit donc être poursuivi sur tous les plans.

Compte tenu de ces observations, la commission des finances a approuvé les crédits des routes et de la sécurité routière pour 1991. Elle vous demande, mes chers collègues, de les adopter à votre tour. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** Mesdames, messieurs, les crédits que nous avons à examiner aujourd'hui, transports terrestres, routes et sécurité routière, sont ceux d'un secteur capital pour l'avenir de notre pays.

Il convient, en effet, de nous préparer au futur grand marché européen et aux augmentations de trafic qu'il induira inévitablement.

Pour ce faire, un double effort d'adaptation est nécessaire : un effort d'ordre quantitatif destiné à permettre à nos différents réseaux d'absorber des flux de trafic beaucoup plus importants, et un effort d'ordre qualitatif visant à satisfaire les impératifs de l'aménagement du territoire, de l'environnement ou encore de la sécurité.

L'acte de transporter, indispensable au développement économique, est loin d'être neutre : la structure des réseaux conditionne notamment la localisation des activités et constitue, à ce titre, un puissant instrument d'aménagement du territoire.

De même, les infrastructures peuvent porter des atteintes à l'environnement ou dégrader gravement les conditions de vie des populations concernées.

Pour l'ensemble de ces raisons, les choix devant lesquels nous nous trouvons sont très importants.

Quelle ampleur donner à notre réseau ?

De quelles moyens disposons-nous pour financer les investissements nécessaires ?

Quel rythme adopter pour procéder aux adaptations ?

Quels modes de transports choisir ?

Comment améliorer les complémentarités entre les différents modes de transports ?

Telles sont quelques-unes des grandes décisions à prendre, décisions qui engageront notre pays pour de nombreuses années.

La période que nous traversons est donc une période charnière, comme en atteste d'ailleurs le nombre d'événements importants survenus durant ces derniers mois : la présentation d'un schéma directeur des lignes ferroviaires à grande vitesse, l'adoption, le 5 novembre dernier, d'un nouveau schéma directeur autoroutier, la décision de procéder à une modernisation du financement et de la gestion de nos transports fluviaux, ou encore la signature d'un nouveau contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F.

Bien entendu, le budget porte les marques des mutations en cours. Il s'agit, messieurs les ministres, globalement d'un bon budget.

Bon budget pour les transports collectifs, tout d'abord, et notamment pour la S.N.C.F. qui voit les concours de l'Etat croître de plus de trois milliards de francs ; de même, la dotation globale de l'Etat aux transports parisiens augmente de 8,3 p. 100 et l'excellent président de la R.A.T.P., Christian Blanc, doit s'en féliciter - ce qui pourrait lui permettre de dégager quelques minutes de son emploi du temps chargé pour accepter de recevoir un parlementaire, rapporteur pour avis du budget des transports...

Bon budget également pour l'investissement routier dont les crédits progressent de 3,2 p. 100 en autorisations de programme et de 16,8 p. 100 en crédits de paiement, et pour la sécurité routière dont le caractère prioritaire, monsieur Georges Sarre, est confirmé.

Bon budget, enfin, pour les voies navigables puisque, pour la première fois depuis longtemps, elles font l'objet de dispositions novatrices susceptibles de contribuer à la relance de ce mode de transport en France.

Pourtant, messieurs les ministres, si votre budget est globalement bon, il recèle quelques aspects négatifs.

Je n'en prendrai qu'une illustration car elle me paraît essentielle : l'évolution très inquiétante des crédits d'entretien des routes.

La dotation totale des programmes d'entretien se caractérise par une stagnation en francs courants, c'est-à-dire par une régression en francs constants.

Certains programmes sont quasiment sinistrés. C'est notamment le cas des renforcements de chaussées coordonnés par itinéraire. Après avoir atteint un niveau très bas l'an passé, les crédits concernés accusent une nouvelle diminution, avec des autorisations de programme en baisse de 13 p. 100 et des crédits de paiement chutant de plus de 23 p. 100.

Il s'agit là de l'illustration la plus frappante d'une évolution inquiétante : de stagnation en diminution, on en arrive à une situation dangereuse.

De plus, les conséquences de la baisse des crédits d'entretien vont se trouver aggravées par la hausse du prix du pétrole qui entraînera un net renchérissement du prix du bitume. Des calculs ont montré qu'avec un baril à 25 dollars, les programmes d'entretien subiraient une baisse de 8 à 9 p. 100 en volume.

Il est certain que les contraintes budgétaires sont telles que l'on ne peut sans doute pas faire progresser au même rythme tous les postes et qu'en l'occurrence l'entretien pâtit d'un ambitieux programme d'investissement.

Dans ce domaine, on ne peut d'ailleurs que se féliciter des résultats du comité interministériel d'aménagement du territoire qui a adopté un nouveau schéma directeur autoroutier. Ce document prévoit de doter la France de 12 120 kilomètres d'autoroutes d'ici à 2003, ce qui implique un rythme moyen de construction annuel de l'ordre de 250 kilomètres. Cet effort important constitue une indispensable mise à niveau européenne et ne participe en rien d'une quelconque « frénésie autoroutière ».

Mais le développement de notre patrimoine routier généré par la croissance des investissements implique justement plus qu'un maintien des crédits d'entretien. La stagnation sur une longue période de ces derniers risquerait fort d'amener notre pays vers la situation qui est actuellement celle des Etats-Unis ou du Canada où le défaut d'entretien rend nécessaire la reconstruction massive du réseau.

J'espère que nous n'en arriverons pas là, mais, pour ce faire, il faut en finir avec le peu d'importance accordé ces dernières années à l'entretien des routes.

J'arrêterai là mes commentaires sur les crédits budgétaires pour ne pas répéter ce que les rapporteurs spéciaux de la commission des finances ont déjà très bien dit - je les en remercie et les en félicite.

Je désirerais poursuivre mon intervention en abordant rapidement quatre grands dossiers : la sécurité routière, les transports collectifs urbains, l'avenir du réseau fluvial, la situation de la S.N.C.F.

La sécurité routière, tout d'abord, mérite de retenir quelques instants notre attention. Voilà un secteur qui fait l'objet, nous l'avons vu, d'un effort budgétaire significatif, d'une activité législative et réglementaire intense - permis à points, contrôle technique des véhicules, abaissement à 50 kilomètres par heure de la vitesse maximale autorisée en agglomération, généralisation des contrôles inopinés d'alcoolémie - et d'une mobilisation de tous les acteurs concernés, qu'il s'agisse des pouvoirs publics, du mouvement associatif ou des collectivités locales, grâce à une politique contractuelle dont le renforcement est fortement souhaitable et dont la situation ne connaît pourtant pas d'amélioration significative. Au contraire, les chiffres de 1989 et ceux des premiers mois de 1990 montrent que si le nombre des accidents tend à diminuer, leur gravité augmente.

Je considère que cette situation ne doit pas nous décourager, mais nous inciter à poursuivre nos actions. Le découragement n'est pas de mise car nombre des mesures que je viens d'évoquer ne produiront d'effets qu'à moyen ou à long terme. Par ailleurs, des mesures prises dernièrement - la limitation de vitesse en ville ou le port de la ceinture à l'arrière - devraient rapidement avoir une influence positive sur les chiffres de la sécurité routière.

Dans l'attente, il me semble qu'il convient, d'une part, de ne pas relâcher les surveillances et les contrôles, d'autre part, de continuer à développer les actions de communication afin de maintenir une mobilisation maximale. Pédagogie et répression constituent le meilleur moyen d'agir sur la principale cause d'accidents, à savoir le comportement des automobilistes.

Je pense également qu'il est utile de démontrer l'intérêt porté par les pouvoirs publics à ces questions et qu'à ce titre le débat parlementaire sur un projet de loi de programme en matière de sécurité routière prévu dans la loi sur le permis à points, serait une excellente chose. Je souhaite donc que le Gouvernement dépose rapidement un texte de cet ordre.

Je voudrais aussi aborder la question des transports collectifs urbains pour déplorer la stagnation de leur fréquentation.

En 1989, en effet, alors que l'offre de transports urbains a progressé de 1,6 p. 100 dans les villes françaises, l'utilisation de ces services ne s'est pas améliorée. Si les villes qui se sont équipées, ou vont le faire, comme Strasbourg, de systèmes lourds - je pense au métro ou aux tramways - tirent leur épingle du jeu, celles qui en sont restées à l'autobus souffrent de la diminution des parts de marché de ce dernier.

Il apparaît en fait que les moyens consacrés aux transports collectifs sont insuffisants tant du côté des administrations publiques, qui leur consacrent dix fois moins qu'à la voirie, que de celui des ménages puisque le transport urbain ne représente que 6 p. 100 de leurs dépenses de transport contre 86,8 p. 100 pour la voiture ou son entretien. Je tenais à insister sur cette situation car elle pourrait, conjuguée avec une augmentation constante de l'utilisation de la voiture particulière, aboutir à l'asphyxie de nos villes.

J'ai le sentiment que pour remédier à cette situation, il convient notamment de réexaminer les modalités de financement des transports collectifs urbains. Sur ce plan, plusieurs solutions sont envisageables, comme la réforme du versement de transport ou la libre fixation des tarifs. Il apparaît également que la dotation budgétaire consacrée à la modernisation est insuffisante.

J'aimerais avoir le sentiment du Gouvernement sur ce dossier et sur les mesures qu'il croit possible de prendre pour inverser la tendance.

Je voudrais maintenant aborder la question de l'avenir du transport fluvial en France. Le présent projet de loi de finances consacre l'un de ses articles les plus longs à la

modernisation et à la gestion des voies navigables qui se voient, d'une part, affectées de ressources permanentes et, d'autre part, dotées d'une autorité unique. C'est un point positif et l'on ne peut que s'en réjouir puisqu'il bénéficie à un mode de transport intéressant à plus d'un titre.

Faut-il rappeler que la voie d'eau gaspille dix fois moins d'espace que le chemin de fer pour le même trafic, qu'elle est plus économe en carburant, plus sûre, et ne provoque pratiquement aucune nuisance sonore ?

Pourtant le transport fluvial a longtemps été le parent pauvre de la politique des transports et, aujourd'hui, le retard accumulé est énorme. Nous disposons certes du plus long réseau d'Europe - 8 500 kilomètres -, mais sur ce total seuls 1 800 kilomètres sont à grand gabarit, les autres canaux étant très vétustes et leurs installations dans un état déplorable. Devant l'énormité des investissements nécessaires pour remettre notre réseau fluvial à niveau, on peut se demander comment il sera possible de les financer.

Certes, les nouvelles taxes rapporteront annuellement environ 400 millions de francs. Elles permettront, enfin, de réaliser la liaison Niffer-Mulhouse et le dragage de la Saône en amont de Chalon-sur-Saône. Mais, vous le savez aussi, l'Etat diminue parallèlement sa contribution : les crédits d'investissement qui s'élevaient à 473 millions de francs l'an dernier ont été ramenés à 137 millions de francs dans ce projet de budget et seules les ressources nouvelles permettent d'arriver à un bilan positif.

Il faut être conscient du fait que ces crédits seront suffisants pour poursuivre le rattrapage, mais pas pour lancer des opérations nouvelles.

Rappelons, par exemple, que le coût du Rhin-Rhône, certainement cher au cœur de notre collègue Jean-Luc Reitzer, est estimé à 16 milliards de francs et celui du projet Seine-Nord à 10 milliards de francs.

Dès lors, il apparaît clairement que la mise en œuvre de tels projets impliquera nécessairement un accroissement significatif de l'effort budgétaire et, à partir de ce constat, je poserai deux questions :

D'une part, le Gouvernement envisage-t-il de faire appel à des capitaux privés pour financer le développement de nos infrastructures fluviales ? A-t-il l'intention de faire appel au concours de fonds européens pour la réalisation de projets d'intérêt communautaire, comme la liaison mer du Nord-Méditerranée ?

D'autre part, n'est-il pas dans la logique de la réforme que l'Etat concentre ses efforts sur la partie moderne de notre réseau et sur son extension éventuelle et laisse à d'autres partenaires, notamment aux collectivités locales, le soin de gérer les canaux les plus anciens ?

Le dossier de l'avenir des voies navigables nécessite, en tout état de cause, un examen approfondi. Je souhaite que dans les décisions qui seront prises, peut-être dans le cadre d'un contrat de plan conclu entre l'Etat et le nouvel établissement public, on ne considère pas seulement la rentabilité économique, mais on prenne en compte l'ensemble des avantages du transport fluvial, que ce soit en matière d'aménagement du territoire ou d'environnement.

La croissance continue du fret routier ne pourra se poursuivre indéfiniment sans inconvénients très graves et, à ce titre, la voie d'eau pourrait, à côté du rail, constituer une solution de rechange très intéressante.

Le dernier dossier que j'évoquerai très rapidement est celui de la S.N.C.F. ; je ferai à son sujet quatre remarques.

En premier lieu, on ne peut que se féliciter du retour à l'équilibre financier de cette entreprise publique.

En second lieu, je désire souligner le nécessaire développement des liaisons régionales, dont il convient d'assurer la complémentarité avec les liaisons à grande vitesse. Il s'agit là d'un défi essentiel tant pour l'aménagement du territoire que pour l'égalité des citoyens devant les liaisons ferroviaires, dans ce domaine. Les collectivités locales ont et auront un rôle essentiel à jouer.

Je dirai également quelques mots de la régression du trafic marchandises. Il est indispensable de ramener une part du trafic fret sur le rail pour éviter la saturation de nos axes routiers. Cela passe par un effort en faveur du transport combiné. Je regrette que la contribution, de l'ordre de 30 millions de francs, inscrite dans votre projet de budget soit très faible par rapport au but fixé.

Mais on peut également se demander si l'importance du problème ne devrait pas amener l'introduction d'un peu plus de service public dans un secteur actuellement complètement soumis aux exigences de la concurrence.

Enfin, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, j'insisterai sur la nécessité de prendre une décision rapide au sujet de la réalisation des prochaines lignes à grande vitesse. Il faut, en effet, éviter toute coupure dans l'effort d'investissement en cours : permettez à un élu alsacien de dire son attachement au lancement rapide des chantiers du T.G.V. Est d'une part,...

**M. Jean-Luc Reitzer et M. Bernard Schreiner (Bas-Rhin).** Très bien !

**M. Louis Mexandeu, rapporteur spécial.** Il ne faut pas oublier l'Ouest pour autant !

**M. Jean-Pierre Baumier, rapporteur pour avis...** du T.G.V. Rhin-Rhône, d'autre part qui ouvriront à l'Alsace de nouvelles perspectives européennes, en matière de relations ferroviaires, avec l'ouverture tant sur le Nord que sur le Sud, l'Est et l'Ouest confirmant notre vocation de carrefour européen.

Pour le T.G.V. Est, M. Philippe Essig a remis son rapport au Gouvernement le 20 mars 1990. Il s'agit, vous le savez, d'une réalisation d'un intérêt capital pour l'Alsace, pour la ville de Strasbourg, mais aussi pour tout l'est de la France. Si le tracé paraît correctement déterminé, il reste à préciser le lieu d'implantation de la gare alsacienne - n'est-ce pas, cher collègue Schreiner -,...

**M. Bernard Schreiner (Bas-Rhin).** Tout à fait.

**M. Jean-Pierre Baumier, rapporteur pour avis...** les modalités du raccordement avec le réseau allemand et, sans doute, dans le cadre d'une seconde et courte mission Essig, les conditions de financement de l'opération au sujet desquelles le Président de la République, et je l'en remercie, a évoqué récemment à Poitiers l'hypothèse d'une participation plus lourde de l'Etat. Alors à quand la décision du lancement du T.G.V. Est ?

**M. Jean-Luc Reitzer et M. Bernard Schreiner (Bas-Rhin).** Promise depuis longtemps !

**M. Jean-Pierre Baumier, rapporteur pour avis.** Telles sont les quelques réflexions dont je désirais faire état dans ce débat.

J'ai certes insisté sur les éléments négatifs et pour les questions qui restaient en suspens, mais c'est un peu la règle du jeu.

Il n'en reste pas moins, je le répète, que ce projet de budget est globalement bon et que la commission de la production et des échanges a donné un avis favorable à son adoption. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. Jean-Luc Reitzer et M. Bernard Schreiner (Bas-Rhin).** Les Alsaciens vous applaudissent aussi ! *(Sourires.)*

**M. le président.** Dans la discussion, la parole est M. Jacques Fleury.

**M. Jacques Fleury.** Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, deux images me viennent à l'esprit : d'abord, celle de la carte européenne des autoroutes, qui paraît singulièrement claire quand il s'agit de la France ; ensuite, celle des embouteillages monstres qui nous font perdre un temps considérable dans les fumées d'hydrocarbures, aux entrées et à l'intérieur de nos grandes villes.

Ces deux images illustrent deux grands défis qui nous sont proposés : équiper notre pays en infrastructures de communications modernes, pour qu'il puisse répondre aux grands enjeux européens ; développer une politique de transports publics de qualité tant sur le plan urbain que dans les relations interurbaines.

Voire projet de budget, monsieur le ministre, permet de répondre à ce double enjeu.

S'agissant de l'équipement de notre pays en grandes infrastructures de communication, votre politique répond de façon dynamique.

Le premier exemple, celui des voies navigables, n'est sans doute pas le plus frappant. Les pessimistes noteront le recul des moyens budgétaires consacrés à ce secteur. Ce serait, je crois, une vision restrictive du sujet.

Je faisais part, l'an dernier en ma qualité de rapporteur, des incertitudes qui touchaient l'avenir de cette activité. Il semble que cette année des réponses toutes à fait positives sont apportées et qu'elles traduisent un véritable engagement gouvernemental dont je ne puis que me réjouir : la transformation de l'Office national de la navigation, la création de nouvelles ressources qui lui sont affectées, vont se traduire, non seulement, par la progression de l'ensemble des moyens affectés aux voies navigables, mais aussi, nous pouvons l'espérer, par une plus grande régularité de l'effort. En période de rigueur budgétaire, cette réponse me paraît de bon augure.

Parmi les investissements entrepris, j'ai noté que des études étaient en cours pour Seine-Nord. Puis-je suggérer, monsieur le ministre, que les parlementaires des régions concernées soient, dans ce domaine, comme, je l'espère, dans d'autres, associés à chaque étape de ces études, et en tous cas suffisamment en amont pour qu'ils puissent donner leur avis avant qu'il ne soit « trop tard » !

S'agissant des routes, votre budget est également positif.

Je mêlerai ma voix à celles de nos rapporteurs pour souligner le risque que ferait courir à notre réseau routier la nouvelle réduction des crédits d'entretien si elle devait persister.

**M. Louis Mexandeu, rapporteur spécial.** Très juste !

**M. Jacques Fleury.** Mais je note avec satisfaction la croissance des moyens d'engagement et celle des crédits de paiement qui permet de poursuivre à un bon rythme le programme de suppression des points noirs en cinq ans.

La progression des crédits d'investissement routier assure le respect des contrats de plan Etat-région dont les travaux d'avancement seront, fin 1991, de 58 p. 100 environ et permettront l'exécution des grands programmes d'aménagement du territoire. Nous serons aux rendez-vous historiques des jeux Olympiques et du Transmanche.

L'augmentation de ces crédits inclut la contribution d'Autoroutes de France. Je suis loin d'en être choqué, car je trouve en effet utile que soient recherchés des moyens de financement extra-budgétaires, d'autant qu'en l'espèce il s'agit de remboursements d'avances consenties par l'Etat.

J'ai cependant noté l'inquiétude de notre collègue Mexandeu quant à la situation des sociétés autoroutières et je crois qu'il a raison d'appeler notre attention sur le fait que l'évolution des péages autoroutiers est loin d'avoir suivi celle des prix à la consommation. Une politique tarifaire plus conforme à l'évolution du coût de la vie serait, sinon souhaitée, du moins utile.

Pour faire face aux rendez-vous du développement économique dans l'Europe, la qualité du réseau autoroutier est déterminante. Tous les élus peuvent mesurer les retombées économiques de ces infrastructures. C'est dire s'ils sont sensibles aux décisions qui viennent d'être annoncées par le C.I.A.T. du 5 novembre 1990 : 3 700 kilomètres d'autoroutes concédées en quinze ans. D'aucuns diront que quinze ans, c'est long, plus long que les 2 800 kilomètres de M. Méhaignerie en dix ans. Mais c'est plus réaliste, si l'on veut tenir compte des capacités réelles de financement et si l'on prend en compte aussi la complexité croissante de ces dossiers, qui ont un large impact en matière d'environnement.

En tout cas, si ce schéma est respecté, il contribuera de façon générale à une bonne irrigation du territoire national.

Je faillirais, monsieur le ministre, à mes devoirs d'élu picard si je n'évoquais pas la saturation de l'autoroute A 1 et si je ne vous demandais pas comment vous comptez y remédier. Cet état de fait devient dommageable non seulement à l'économie régionale de ma région Picardie, mais aussi à celle d'une région qui vous est chère.

Enfin, toujours dans le cadre de cette politique de grandes infrastructures, il faut signaler la poursuite du développement du réseau T.G.V. Nord qui doit être prêt en mai-juin 1993, l'interconnexion des lignes Sud-Est et Atlantique qui devrait être effective fin 1991, le contournement de Lyon, les installations terminales du tunnel sous la Manche...

Par ailleurs, le schéma directeur des T.G.V. est à l'étude. Les lignes projetées assureraient une liaison des capitales régionales avec Paris mais aussi, et il faut s'en réjouir, des relations transversales interrégionales.

Le schéma est soumis à l'avis des conseils régionaux, du conseil national et des comités régionaux des transports. Je m'en félicite. Mais, les élus nationaux que nous sommes seront-ils réellement consultés ? Je sais que notre rôle de

législateur ne nous donne aucune compétence *a priori* dans un domaine dont les enjeux et les coûts sont pourtant considérables. Il se trouve cependant que les populations nous attribuent, à tort, sans doute mais c'est ainsi, le pouvoir de décision, ou tout du moins de participation à la décision.

J'ai noté d'ailleurs que je n'étais pas le seul à m'irriter de la toute-puissance d'interlocuteurs tels que la S.N.C.F. Sans doute faudrait-il, même de façon informelle, nous consulter suffisamment en amont, en ce qui concerne tant la définition des objectifs que leur mise en œuvre. Nous ne sommes pas totalement dépourvus d'une connaissance du terrain qui pourrait parfois éviter quelques désagréments dans les domaines de l'aménagement du territoire et de l'environnement... Cette réflexion vaut bien sûr pour tous les grands équipements.

Deuxième enjeu : mettre en place une politique de transports publics de qualité.

Il s'agit de faire face à une demande croissante de transports publics, de répondre aux soucis de l'environnement, en ralentissant la progression de la voiture, en rendant l'évolution du fret routier compatible avec les soucis écologiques.

Le contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F. a amélioré notablement la situation financière de l'entreprise. Une solution est enfin trouvée à son endettement. Les choses seront désormais claires et la S.N.C.F. est en mesure de poursuivre le développement de ses investissements en faveur des lignes à grande vitesse et des transports en Ile-de-France.

Nous sommes cependant attentifs au maintien de la qualité des autres lignes, aux questions de sécurité, qu'elles soient liées à la délinquance - et nous nous réjouissons du plan qualité-sécurité sur le réseau banlieue de la S.N.C.F. - ou à la qualité intrinsèque du transport. Ce dernier aspect nous a singulièrement sensibilisés en 1988. Il semble heureusement sorti de l'actualité. Pouvez-vous cependant nous faire le point sur l'action de la S.N.C.F. ?

Je sais votre préoccupation quant aux contradictions qui s'opèrent entre le formidable accroissement de la demande de transport et le respect nécessaire de l'espace, du paysage, et de l'écologie en général.

Maire d'une commune dont la vocation logistique s'affirme, je ne saurais me plaindre du développement du trafic routier. Mais j'en vois les limites. Je sais, que vous vous efforcez d'obtenir de nos partenaires européens, une limitation raisonnable des gabarits et des tonnages des poids lourds. Ce me semble indispensable, sans doute pour des raisons économiques, mais aussi pour des raisons de sécurité et d'environnement.

C'est pourquoi je suis attaché au développement du transport combiné et à la politique de plates-formes multimodales et je me félicite de l'effort envisagé par la S.N.C.F. N'est-ce pas la réponse à la baisse préoccupante du fret ferroviaire ?

Il semble d'ailleurs que les professionnels du transport routier en Europe soient eux-mêmes convaincus de la nécessité de privilégier le recours au transport combiné.

Puisque j'en suis à évoquer les transports routiers, permettez-moi de vous interroger sur les questions qui inquiètent cette profession. Je ne puis que me réjouir des mesures fiscales récemment adoptées dans le budget : réduction de la T.I.P.P. sur le fioul lourd, réduction de la taxe d'assurance des transports routiers.

Les routiers ont cependant d'autres sujets d'inquiétude à propos de l'Europe : j'ai évoqué la question des poids et mesures. J'y ajouterai celle du cabotage, de l'harmonisation fiscale et sociale notamment. Où en est l'évolution de ces dossiers ?

J'en viens maintenant aux transports collectifs de la vie quotidienne, ceux auxquels des millions de nos concitoyens sont particulièrement sensibles. Je me réjouis que cet aspect fasse partie des préoccupations essentielles du contrat de plan Etat-S.N.C.F. ; j'ai noté, dans le rapport écrit de M. Germon, l'effort d'investissement consenti en banlieue parisienne, notamment avec le projet Eole, mais aussi en province en faveur de l'électrification, de l'amélioration des systèmes de sécurité, de la modernisation des matériels.

La R.A.T.P. qui est en train de décentraliser son mode de gestion poursuit son effort d'investissement, en particulier par le lancement des travaux Météor.

Les concours de l'Etat au fonctionnement des entreprises de transport en Ile-de-France connaissent, pour la première fois depuis plusieurs années, une progression sensible, ce qui

s'explique par la cessation du recours au reliquat de trésorerie du versement transport. Cette facilité, que j'avais dénoncée l'an dernier, entraîne la réduction de l'indemnité compensatrice.

Cette année, celle-ci connaît donc une augmentation notable. Faut-il s'en réjouir ? Ne faut-il pas plutôt constater qu'elle ne fait que compenser une politique tarifaire discutable - M. Germon le disait tout à l'heure - pour bien des raisons, parmi lesquelles je noterai la limitation qu'elle entraîne de la capacité d'investissement et l'inégalité de traitement avec la province ?

**M. Jean-Pierre Lapaire.** Très bien ! Enfin !

**M. Jacques Fleury.** L'évolution positive du versement transport marque une participation croissante des employeurs. A ce propos, si je note que le projet de loi d'orientation sur l'administration territoriale relève les limites des taux de prélèvement sur la masse salariale, le troisième plan d'emploi prévoit une réduction des taux en contrepartie du déflaonnement de l'assiette qui inquiète les gestionnaires. J'aimerais, monsieur le ministre, connaître votre point de vue sur cette question.

S'agissant des transports collectifs de province, je ferais d'ailleurs la même réflexion concernant la tarification qu'il faudrait libérer.

**M. Jean-Pierre Lapaire.** Très bien !

**M. Jacques Fleury.** Les gestionnaires de ces services ne peuvent être considérés comme irresponsables par fonction.

Sous cette réserve, je ne peux que me réjouir de la progression des autorisations de programme et des crédits de paiement qui permettent de poursuivre la construction de métros de province et la politique de contrat de plan Etat-département, Etat-région.

C'est donc un bon budget, et sous le bénéfice de ces observations, le groupe socialiste le votera. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Luc Reitzer.

**M. Jean-Luc Reitzer.** Monsieur le ministre, le budget que nous examinons aujourd'hui doit être naturellement replacé dans son contexte, essentiellement marqué par la crise du Golfe. Fondé sur un taux d'inflation prévisionnel de 2,8 p. 100 manifestement sous-évalué, votre budget doit être examiné au regard de ces prévisions, mais aussi au regard de l'influence du prix du pétrole sur un secteur qui représente 47 p. 100 de la consommation française.

Avec la crise, on pouvait croire que l'occasion était donnée de relancer les transports collectifs. Il n'en est rien. Les transports terrestres voient, certes, leurs crédits augmenter de plus de 8 p. 100,...

**M. Jean-Pierre Baumlor, rapporteur pour avis.** Très juste !

**M. Jean-Luc Reitzer.** ... mais cette apparente progression résulte simplement d'une majoration du concours à la S.N.C.F. dans le cadre du mécanisme de désendettement destiné à assurer un retour à l'équilibre ; 4 milliards de francs sont consacrés en effet à l'amortissement de la dette. Le contrat de plan signé en mars dernier commence de son côté à produire ses effets pervers, notamment en matière de fret. Sur les 4 000 gares existant en 1989, la S.N.C.F. en a fermé 500 cette année, dont 42 en Alsace, et il ne devrait en rester que 1 200 à l'échéance de 1994.

Qu'adviendra-t-il, dans ces conditions, des gares et des services de voyageurs, quand on voit de quelle manière arbitraire sont traités ces dossiers ?

On ne peut que s'inquiéter de cette évolution, notamment dans les zones rurales où le service public, en général, et la S.N.C.F. en particulier sont de moins en moins présents.

L'effort souhaité en faveur des transports collectifs aurait pu porter sur les services régionaux de voyageurs. Or, le montant de l'enveloppe se borne à indexer la contribution de l'Etat. De 3,1 milliards de francs en 1985, elle n'atteint aujourd'hui que 3,9 milliards. Cet effort ne se concrétise pas non plus dans celui des transports collectifs urbains dont les crédits sont partout jugés insuffisants, notamment pour les grandes métropoles régionales : rien n'est fait pour améliorer la qualité et la productivité de ces transports urbains.

C'est vraisemblablement pourquoi figure dans le cadre du plan emploi un projet de déplaçonnement du versement transports qui conduira une fois de plus à transférer sur les entreprises des charges supplémentaires dont elles se seraient bien passées.

Le schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse devrait, enfin, être approuvé à la fin du mois de janvier. En tant qu'élus alsacien, je remercie mon collègue Jean-Pierre Baumlér pour la qualité et la fermeté de son intervention à ce sujet. *(Sourires et applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** Ce n'est que justice !

**M. Jean-Luc Reitzer.** Permettez-moi de rappeler l'impérieuse nécessité d'aménager le territoire, mais aussi et surtout de construire l'Europe. Si n'était pas prise rapidement la décision d'arrimer par ses deux extrêmes l'Alsace au réseau européen en train de se construire, le Gouvernement prendrait une très lourde responsabilité. Il faut que Strasbourg, avec le T.G.V. Est, affirme sa place de capitale européenne et que la France, par le T.G.V. Rhin-Rhône, soit au centre du réseau européen à grande vitesse. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

**M. Jean-Pierre Baumlér, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** Et il ne faut pas oublier l'Ouest ! *(Sourires.)*

**M. Jean-Luc Reitzer.** Nous espérons que la décision du prochain C.I.A.T. sera à la hauteur de l'enjeu.

S'agissant des transports fluviaux, certains ont parlé tout à l'heure de renouveau. Si renouveau il y a, il n'est certainement pas du fait de l'Etat, puisque les crédits pour les transports fluviaux passent, en réalité, de 474 millions de francs à 341 millions de francs. S'il y a augmentation, elle est simplement le fait de l'application d'une nouvelle taxe qui rapportera 400 millions de francs, dont 300 millions à la charge d'E.D.F.

Les routes. Une fois de plus, monsieur le ministre, le budget des routes est le parent pauvre. Sa progression n'est que de 2,2 p. 100, et cette légère hausse se traduit en fait par une baisse en francs constants et en volume, naturellement, compte tenu de la répercussion de l'augmentation des produits pétroliers. De plus, dans le cadre du contrat de plan Etat-région, le C.I.A.T. de novembre 1988 avait décidé que la participation de l'Etat de 1990 à 1993 serait abondée de 625 millions de francs provenant de l'établissement public Autoroutes de France.

L'an passé, une partie était incluse dans le projet de loi de finances, le solde, soit 256 millions de francs, devant être rattaché comme fonds de concours. Ce rattachement n'a toujours pas été effectué. Cet état de choses laisse planer quelques doutes sur la réalité de l'affectation de cette ressource au secteur routier et conduit à s'inquiéter vivement sur la matérialité d'un apport de 655 millions de francs qui sera totalement extra-budgétaire en 1991.

Je veux souligner ici l'effort exceptionnel qu'ont accompli les régions dans le domaine routier ; je trouve particulièrement injuste la campagne menée avec la complicité du Gouvernement concernant la croissance de la fiscalité locale qui, chacun le sait, est liée en grande partie au désengagement de l'Etat et à un transfert insuffisant de ses moyens.

**M. Michel Giraud.** Très juste !

**M. Jean-Luc Reitzer.** Hors contrat de plan, les autres investissements routiers ne représentent que 224 millions de francs et permettront de réaliser un nombre limité d'opérations dont la déviation de Soppe-le-Bas, pour laquelle je tiens chaleureusement à vous remercier ainsi que M. le directeur des routes.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Il y a donc bien des points positifs ! *(Sourires.)*

**M. Jean-Luc Reitzer.** Certes !

**M. Jean-Pierre Baumlér, rapporteur pour avis.** M. Reitzer est objectif.

**M. Jean-Luc Reitzer.** Autre aspect malheureusement négatif, monsieur le ministre, c'est, cela a été dit tout à l'heure, la diminution très importante des crédits visant à mettre hors gel et à renforcer les routes nationales. Cent kilomètres seront traités en 1991 contre 650 kilomètres en 1988.

Le schéma autoroutier. Effet de manche très réussi ! Mais l'annonce est une chose, la réalité en est une autre. Quel sera le rythme de réalisation ? Le gouvernement de Jacques Chirac avait programmé trois cents kilomètres par an.

**M. Jacques Fleury.** Il n'avait pas de sous !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** C'est facile de programmer.

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** C'est la partie la plus facile. Après il faut réaliser !

**M. Jean-Luc Reitzer.** Votre plan de 3 740 kilomètres sur quinze ans conduit mathématiquement à une réalisation annuelle de 250 kilomètres qui ne fait qu'entériner le chiffre de 1989, soit 251 kilomètres réalisés. Encore faut-il que votre collègue, M. le ministre de l'économie et des finances, qui, dit-il, n'est pas à cent kilomètres près, ne vous mette pas les bâtons dans les roues.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** C'est le cas de le dire ! *(Sourires.)*

**M. Jean-Luc Reitzer.** Or, vous avez bien reconnu vous-même, monsieur le ministre, que la sécurité routière est essentielle et que l'autoroute est un élément de cette sécurité.

Éléments positifs ? Il y en a, monsieur le ministre, et nous les reconnaissons. Je l'avais déjà souligné l'an dernier, vous avez fait des efforts importants, surtout en 1990, pour améliorer la sécurité routière grâce à une augmentation des crédits de 30 p. 100. Nous regrettons que cet effort ait été quelque peu relâché, puisque la progression ne sera que de 7,4 p. 100 pour 1991.

**M. Jacques Fleury.** Il y aurait relâchement s'il y avait diminution. Or, ce n'est pas le cas !

**M. Jean-Luc Reitzer.** Je veux maintenant évoquer la situation des transporteurs routiers. La crise du Golfe, dont j'ai fait état dans mon introduction, affecte directement ceux qui vivent de la route. Dans ce contexte, certaines des mesures que vous allez prendre vont dans le bon sens. Il en est ainsi de la déductibilité intégrale de la T.V.A. sur le gazole, de la désindexation partielle de la taxe intérieure sur les produits pétroliers et de la réduction de la taxe sur les primes d'assurance. Certains problèmes restent cependant en suspens. Ils viennent d'être rappelés par l'orateur précédent.

La question des mesures de rétorsion à l'égard de la taxe suisse instaurée en 1985 n'est toujours pas réglée. L'accord donné à Bruxelles par notre gouvernement à la libéralisation des transports à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1990, notamment en ce qui concerne le cabotage, n'a pas été assorti de garanties suffisantes. Le coup d'arrêt donné en juillet dernier à la taxe allemande sur les véhicules n'est qu'un sursis, et le projet de fiscalité sur le gazole devrait certainement permettre à l'Allemagne, si nous n'y prenons garde, d'imposer finalement ses vues. Les transporteurs routiers attendent une grande vigilance de la part des négociateurs.

Pour terminer, j'appelle votre attention, et je le fais au nom de plusieurs de mes collègues, notamment de mon collègue Pierre Mauger, sur le problème particulier des retraités au regard des licences patrimoniales. En effet, vous le savez, le décret de mars 1986, pris en application de la loi de 1982, prévoit que ces licences seront remplacées en 1986 par des autorisations. Or, de nombreux transporteurs retraités sont pénalisés, ou vont l'être, et se retrouvent dans des situations sociales dramatiques, car cette licence constituait un élément négociable du fonds de commerce que l'administration les avait autrefois contraint d'acquérir. Nous souhaiterions que cette question puisse être revue, compte tenu de ses conséquences sur les revenus des transporteurs retraités.

Tels sont les points que je voulais évoquer, à l'occasion de la discussion de votre budget. En dépit des apparences, il n'est pas aussi brillant que certains ont bien voulu le dire. C'est un budget de faux-semblants.

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** Il n'est pas mauvais quand même, dites-le donc !

**M. Jean-Luc Reitzler.** C'est un budget en trompe-l'œil, je l'ai dit pour les autoroutes, je l'ai dit pour les voies navigables, je l'ai dit pour les transports collectifs.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Il y a quand même des grands travaux qui ne sont pas des faux-semblants.

**M. Jean-Luc Reitzler.** C'est donc avec regret mais avec netteté que nous ne pourrions l'approuver ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. Hubert Grimault.

**M. Hubert Grimault.** Vous avez raison messieurs les rapporteurs de souligner l'importance de ce budget dont les objectifs, je l'espère, sont de favoriser un plan prioritaire d'amélioration de la sécurité routière des usagers, mais aussi de maintenir une position centrale de notre pays dans le dispositif général des communications.

La modernisation et le développement de nos grands axes routiers sont des impératifs majeurs de l'aménagement du territoire.

Avec un budget en augmentation de 2,3 p. 100, je doute que l'on puisse réellement se donner les moyens de nos ambitions.

En dépit des déclarations après le C.I.A.T. du 5 novembre, rien n'est résolu puisque l'on tend à prolonger sur quinze années l'engagement initial de 1988 programmant 300 kilomètres d'autoroutes par an.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Mille kilomètres de plus !

**M. Hubert Grimault.** Le mal paraît profond : paralysie, manque de foi et de volonté, peut-être, appelant un examen de conscience des décideurs au sommet de l'Etat.

Ces travaux coûtent cher. Mais puisqu'un engagement est indispensable, la volonté politique consiste à s'en donner les moyens et à répondre à des besoins exceptionnels par des réponses exceptionnelles.

Des querelles plus ou moins fondées entre le ministère des finances et celui de l'équipement et des transports font perdre un temps précieux à l'avancée de notre programme autoroutier. Aujourd'hui, le Gouvernement doit faire preuve de cohérence et ne pas laisser se développer un double langage. On veut moderniser et augmenter le réseau ? On veut améliorer la sécurité routière ? Alors accélérons la réalisation des autoroutes : faisons-les, et vite !

Quelques constats à ce point de mon intervention.

Le budget des routes comporte deux grands axes : l'investissement et l'entretien.

Pour l'investissement, on enregistre une baisse de 46 p. 100 des crédits de paiement réservés aux autoroutes de liaison, tandis que les investissements routiers sur le réseau national progressent de 8,5 p. 100.

Pour l'entretien, les crédits baissent encore, notamment les renforcements et aménagements qualitatifs : de 13 p. 100 en autorisations de programme et de 23,5 p. 100 en crédits de paiement.

J'ajoute que le chapitre « Entretien, viabilité hivernale » est tout juste stabilisé. Le Sénat, dans son rapport budgétaire de l'an passé, soulignait que la dotation pour les crédits de mise hors gel avait atteint un plancher avec les 390 millions de francs qui lui étaient affectés. Mais, cette année, la dotation n'est plus que de 350 millions de francs, ce qui est très préoccupant pour la sécurité routière.

Avec une progression de 7,4 p. 100 de ses moyens de paiement et de 2 p. 100 de ses moyens d'engagement, le budget de la sécurité routière et de la circulation routière peut être considéré comme satisfaisant d'un point de vue strictement budgétaire.

Les accidents de la route sont un véritable fléau. Devant un tel enjeu, devant l'engagement personnel plusieurs fois rappelé de M. le Premier ministre pour cette cause, on ne pouvait faire moins.

La question qu'il convient de se poser est plutôt de savoir si les crédits dont vous disposez, messieurs les ministres, sont effectivement utilisés et si l'évaluation des politiques engagées est efficace. Comment sont évalués les effets sur le comportement des usagers de la route des campagnes de communication lancées au cours des deux dernières années ?

Vos études sur l'apprentissage anticipé de la conduite et la réforme du permis de conduire pour les poids lourds sont intéressantes. Mais les différentes initiatives prévues vont nécessiter une présence accrue des inspecteurs du permis de conduire, déjà en nombre limité dans leurs fonctions actuelles, et nulle part je ne note une augmentation de leurs effectifs. Quelle est la politique de recrutement décidée ou envisagée pour les agents nécessaires à la mise en œuvre de ces réformes ?

Permettez-moi, en terminant cette intervention, de solliciter de votre part un examen rapide et compréhensif de vos projets pour l'ouest du pays. Un rééquilibrage de l'Ouest est plus que jamais nécessaire...

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** C'est évident !

**M. Hubert Grimault.** ... alors que les événements récents risquent de déplacer encore davantage vers l'Est le centre de gravité de l'Europe.

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** Tout à fait !

**M. Hubert Grimault.** A moins de mille jours de l'ouverture du marché unique, n'oubliez pas nos priorités d'aménagement du territoire : une véritable insertion de notre territoire dans l'Europe ; la réduction des disparités et des déséquilibres territoriaux. Espérons que ces données ne seront pas remises en cause par une politique d'infrastructures routières trop lente et insuffisante.

1993 n'est plus très loin, souhaitons que la volonté politique s'affirme et se concrétise pour assurer une réelle fortification de l'ensemble du territoire face aux dynamiques fortes de la nouvelle Europe. (*Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre, Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.*)

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

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, votre budget des transports terrestres et des routes est tout en contrastes et, oserai-je dire, après l'un de mes collègues, en trompe-l'œil.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Mais non !

**M. Charles Fèvre.** Les dépenses ordinaires, plus de 44 milliards, augmentent certes de 8,3 p. 100 d'une année sur l'autre, mais elles comprennent la subvention de 34,5 milliards à la S.N.C.F., qui, elle, progresse de plus de 10 p. 100.

Les autorisations de programme diminuent globalement. Est-ce avec une telle évolution que l'on prépare l'avenir ?

Quant aux crédits de paiement, ils augmentent sans doute, mais faiblement, ce qui représente une diminution en francs constants d'autant plus inquiétante que l'hypothèse retenue par le budget d'une inflation de 2,8 p. 100 apparaît largement irréaliste, même si on garde l'espoir que le baril de pétrole n'aille pas au-delà des 25 dollars prévus.

Dans le budget des routes nationales, sans doute certains postes sont-ils relativement satisfaisants.

C'est le cas de l'apport de l'Etat dans les contrats de plan Etat-région, où l'on constate une montée en régime des crédits de paiement correspondant à l'application des contrats, encore que la part de l'Etat intègre des fonds importants provenant de l'établissement public Autoroutes de France, dont on espère que le versement sera bien réel, ce qui n'a pas encore été vérifié pour 1990.

C'est le cas, en second lieu, pour la sécurité routière dont les crédits de paiement augmentent de 10 p. 100. Toutefois, les engagements ne progressent pas et diminuent donc en francs constants. Souhaitons que les points noirs que vous avez prévu de résorber sur trois ou quatre ans le soient effectivement dans les délais prévus.

Mais les faiblesses de votre budget, vous les connaissez, et elles sont importantes.

Premièrement, les renforcements dits coordonnés, c'est-à-dire les mises hors gel, continuent, cette année encore, à se réduire comme peau de chagrin. Je rappelle les chiffres : 650 kilomètres en 1988, 170 kilomètres au mieux pour 1991, alors qu'il reste 3 000 kilomètres, voire 5 000 selon certains, à mettre hors gel.

Deuxièmement, l'entretien du réseau national n'est pas mieux traité : les autorisations de programme comme les crédits de paiement diminuent en francs constants.

Troisièmement, les annulations de crédits étant devenues monnaie courante, nous les avons vues apparaître en mars dernier sur le budget de 1990. Les crédits routiers ont été affectés comme d'autres, et on parle de nouvelles amputations pour la fin de l'année en liaison avec la crise du Moyen-Orient. Que vaut un budget voté par le Parlement quand on sait qu'il sera amputé de moyens déjà insuffisants ?

Quatrièmement, le programme autoroutier a été complété de 170 kilomètres par le C.I.A.T. du 5 novembre, mais la décision a également été prise de l'appliquer sur quinze ans et non plus sur dix. Cinq ans de plus pour 170 kilomètres supplémentaires, j'allais dire que la ficelle est un peu grosse, s'il ne s'agissait d'un élastique !

Ainsi vous augmentez les programmes, ce qui est généreux et, comme toutes les promesses, ne coûte pas grand-chose, mais vous étirez les délais et réduisez les mises en chantier. Cette année, 200 kilomètres d'autoroute seulement auront été mis en chantier alors que vous vous étiez engagés pour 300 kilomètres.

Nous vous demandons, monsieur le ministre, de ne plus augmenter vos projets à long terme, mais de les réaliser mieux et plus vite. En fait, sur ce point, n'êtes-vous pas victime d'une boulimie de projets ambitieux - trop ambitieux peut-être -, T.G.V., autoroutes, que les capacités d'épargne nécessairement limitées de nos compatriotes vous empêchent de réaliser ?

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** Tous les élus les réclament, le T.G.V. ou les autoroutes !

**M. Charles Fèvre.** Le ministère des finances est malheureusement là pour vous le rappeler et pour limiter vos ambitions.

On constate donc sur votre budget de 1991, en francs constants et selon les hypothèses prévues, une nouvelle chute des moyens d'engagement, alors qu'elle était déjà importante en 1990, et une stagnation des moyens de paiement à un niveau insuffisant pour le financement des travaux en cours.

Compte tenu de cette évolution, nous craignons que l'Etat ne se désengage de plus en plus sur le réseau routier national. Il y a longtemps qu'il le fait avec les autoroutes concédées. Les contrats de plan nous montrent que les régions et même les départements sont désormais impliqués financièrement à hauteur de 50 à 70 p. 100 pour les aménagements des routes nationales. Vos engagements baissent, vos paiements stagnent, mais surtout vos marges de manœuvre sont étroites puisque les fonds d'Etat sont en quasi-totalité consacrés aux contrats de plan. D'après nos informations, vous ne disposeriez cette année que de 224 millions de francs hors contrats de plan.

Tel n'est pas le cas vis-à-vis de la S.N.C.F. dont, je l'ai dit, la subvention et les concours augmentent de plus de 10 p. 100. Sans doute doit-on saluer la « marche forcée » vers les T.G.V. ainsi que l'effort accompli par l'Etat, en application du contrat de plan, pour réduire l'endettement trop important de la société nationale.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Vous avez dit le contraire à l'instant !

**M. Charles Fèvre.** Pas du tout !

Mais le cercle vicieux pourra-t-il être rompu ? Cette année, la subvention destinée à amorcer le désendettement serait de 3 milliards de francs environ alors que l'endettement de la S.N.C.F. aurait augmenté de 7 milliards entre 1989 et 1990 ! A ce rythme pour le moins contrasté, la S.N.C.F. gardera longtemps sa dette de 100 milliards et le contribuable, à défaut de l'usager, n'a pas fini de payer !

Je l'avais dit l'an dernier : bravo pour le T.G.V., mais toutes les régions et départements ne pourront en bénéficier. Il faut - et c'est le cas de la Haute-Maine, dont je suis l'élu - que ceux de nos départements ignorés par les trains à grande vitesse conservent des relations de qualité. On ne peut laisser se développer de véritables « trous ferroviaires », qui nuiraient définitivement au développement de ces secteurs géographiques moins bien situés.

Je signale aussi les nombreuses fermetures de gares au trafic marchandises par wagon isolé. Si je prends le cas de mon département, 30 000 tonnes sont ainsi transférées sur la route, avec les inconvénients que l'on sait, y compris les grumes et le bois, pondéreux que la S.N.C.F. devrait naturellement continuer à transporter.

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** C'est en effet très fâcheux !

**M. Charles Fèvre.** La loi de finances pour 1991 contribue à bon escient à réduire les charges de ces entreprises de transport routier si nécessaires à une économie dans laquelle on ne parle plus que de stocks zéro et de flux tendus. Il était temps, monsieur le ministre, d'accélérer le rythme de l'harmonisation fiscale, et il va falloir la poursuivre pour que ce secteur soit en mesure d'affronter le marché unique de 1993.

Il faut rester ferme sur le projet de taxe allemande, dont l'application n'est pour l'instant que différée.

Il faut également renforcer l'harmonisation sociale ainsi que celle des poids et dimensions des véhicules. A cet égard, méfiez-vous de certaines propositions de la Commission de Bruxelles, comme celle d'accroître la longueur des trains routiers de 35 centimètres, soit de la porter à 18,35 mètres, alors la honne décision - vous le savez - devrait être de la porter à 19 mètres.

De manière générale, le transport routier est en difficulté, en raison de la concurrence des transporteurs étrangers, laquelle va se développer avec le cabotage, ainsi qu'en raison des exigences des chargeurs comme la suppression de la tarification obligatoire. Suivez attentivement ce secteur afin de ne pas avoir des surprises désagréables que le congrès national du 18 octobre dernier, auquel nous avons, vous et moi, participé, n'a pas forcément laissé pressentir.

Enfin, au chapitre des voies navigables, je me dois de rendre hommage, une fois n'est pas coutume, à l'action du Gouvernement.

A la suite du rapport Chassagne et du comité interministériel du 19 janvier 1990, vous nous proposez, à l'article 89 de la présente loi de finances, l'instauration de taxes sur les utilisateurs de l'eau, dont le produit prévu s'élève à 400 millions de francs. Il s'agit là d'une avancée attendue qui se concrétise dans le financement des voies navigables, spécialement des liaisons à grand gabarit où la France accuse un important retard à la veille de l'ouverture du grand marché européen.

Mais cette action positive a son revers. Quel dommage, en effet, que tous ces efforts soient rendus caducs par des inscriptions budgétaires très réduites. La volonté affichée par le Gouvernement ne semble toujours pas être celle du ministre de l'économie, des finances et du budget qui a profité de l'instauration de la taxe pour ponctionner 170 millions de crédits d'Etat sur le budget des voies navigables, ainsi en réduction de 55 p. 100.

En conclusion, monsieur le ministre et monsieur le secrétaire d'Etat, l'examen de vos crédits confirme que vous nous présentez un budget de contrastes. Quelques points positifs, sans doute, mais combien de points négatifs et d'incertitudes, surtout pour l'avenir. Je pense notamment à tous ces programmes dont vous allongez la durée de réalisation et dont on ne sait s'ils pourront être financés dans dix ou quinze ans. Votre bonne foi et votre volonté ne sont pas en cause. Ce qui est en cause, c'est la politique du Gouvernement, et tout particulièrement celle du ministère des finances qui continue, malgré tout et malgré nos souhaits inverses, à gouverner la France.

Vous comprendrez que, dans ces conditions, le groupe U.D.F. ne puisse voter votre projet de budget. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. Roger Gouhier.

**M. Roger Gouhier.** Monsieur le ministre, pour 1991, le budget des transports terrestres se situe au-dessus de la moyenne de progression des dépenses de l'Etat.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Mais...

**M. Roger Gouhier.** Rassurez-vous, le « mais » vient tout de suite ! (*Sourires.*)

Ce budget représente le poste principal de votre ministère. Globalement, il passe de 40 milliards en 1990 à 43 milliards en 1991.

Ce n'est que justice et c'est plus que nécessaire puisque votre budget de 1990 était pratiquement identique à celui de 1989. Quand on connaît les besoins énormes en ce domaine, on peut même considérer que c'est insuffisant.

C'est ainsi que tout le monde souligne les problèmes graves des transports en commun en région parisienne et dans les métropoles régionales. Des millions de personnes utilisent leur véhicule personnel, ce qui signifie gaspillage d'énergie et de temps, embouteillages et accidents.

S'il existe en région parisienne de grands projets d'interconnexion entre les grandes gares et de nouveaux transports rapides, les besoins et les dangers d'asphyxie sont tels qu'il est indispensable de prévoir aussi de grands projets en matière de transports en commun, tels que la prolongation des lignes de métro, l'ouverture de la grande ceinture au trafic voyageurs, le dégagement de la région parisienne des transports européens de transit.

**M. Jean-Claude Lefort.** Très bien !

**M. Roger Gouhier.** Peut-être pourriez-vous nous donner des précisions sur l'action du Gouvernement en ce domaine, à court et à moyen terme, car il est urgent d'agir.

Pour le budget des routes, la progression est de 1,6 p. 100 en moyens d'engagement et de 7,1 p. 100 en crédits de paiement. Par contre, on relève une nouvelle baisse des crédits d'entretien, ce qui est contradictoire avec l'objectif affiché d'améliorer la sécurité routière.

Vous avez tenté de rassurer l'opinion en précisant que les crédits dont vous disposez devraient « permettre la poursuite de l'effort d'investissement, notamment pour supprimer les points noirs en cinq ans ». Le taux de réalisation du contrat de plan 1989-1993 serait de 58 p. 100 à la fin de 1991, exercice sur lequel 4,8 milliards de francs seraient mobilisés pour cet objectif. En six ans, 1,8 milliard de francs seraient affectés aux grands travaux d'aménagement de la R.N. 9 et de la R.N. 20 ainsi qu'au programme spécial de la R.N. 7. Nous prenons acte de toutes ces assurances et nous souhaitons que vous les réaffirmiez.

En revanche, en ce qui concerne les autoroutes à péage, nous nous élevons contre l'éventualité d'une nouvelle augmentation des tarifs au nom, je vous cite, « de la nécessité d'une politique tarifaire réaliste ». Notre opposition vient de notre connaissance de la rapidité d'amortissement des coûts des travaux engagés pour la construction d'une autoroute.

Monsieur le ministre, lorsque vous décidez de construire des autoroutes, avec péage évidemment, péage prévu au plus près de Paris ou des grandes villes, c'est-à-dire au plus près d'une importante « clientèle » qui fournira des profits aux sociétés concessionnaires, vous ne faites pas le bon choix. Vous ne prenez en compte ni l'intérêt des populations, ni surtout l'ensemble des données économiques et sociales.

Pour les autoroutes, nous sommes partisans de l'éclairage d'itinéraires complets sans aucune discontinuité. M. le secrétaire d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux a précisé devant la commission de la production et des échanges qu'une étude était en cours. J'espère que ses conclusions seront favorables à ce projet, car il limiterait le nombre des accidents de nuit, dont on connaît la gravité.

S'agissant du développement du réseau routier national, plus particulièrement du réseau autoroutier, nous continuons de penser qu'une véritable concertation est nécessaire avec les élus et les habitants des régions concernées. Il faut surtout que l'on tienne compte de leurs avis. En particulier lorsque les tracés proposés passent dans des zones fortement urbanisées, comme l'A 16 à Dugny, Garges-les-Gonnesse et Sarcelles ou dans des zones sensibles de production agricole.

Pour ce qui est du transport fluvial, nous avons toujours rappelé l'importance de ce moyen de transport non polluant et économique, dont le trafic a progressé en 1988 et 1989.

Des changements importants dans le financement et la gestion des voies d'eau sont prévus à l'article 89 du projet de loi de finances, article rattaché au budget des transports terrestres.

Vous créez une taxe sur les usagers « hydrauliques » et une redevance pour services rendus aux usagers transports, c'est-à-dire l'instauration de péages.

L'office national de la navigation est par ailleurs transformé en établissement public à caractère industriel et commercial qui se substituera au ministère des transports, ses missions étant élargies à l'ensemble des problèmes de gestion et d'exploitation des voies navigables. Autant nous sommes d'accord pour que l'office national de la navigation, l'O.N.N., voie ses missions élargies et renforcées, autant nous ne sommes pas d'accord pour qu'il soit transformé en E.P.I.C.

En réalité, ces nouvelles taxes et ces nouvelles dispositions manifestent une volonté de désengagement de l'Etat du financement du transport fluvial alors que nos voisins allemands et italiens ont débloqué des crédits importants et engagé de grands travaux dans un domaine en pleine expansion, vital si l'on veut mettre en œuvre une véritable complémentarité entre les modes de transports.

Pour toutes ces raisons, nous voterons contre l'article 89.

En ce qui concerne la S.N.C.F., nous vous avons fait part l'année dernière de notre très grande préoccupation quant à la politique suivie, laquelle met gravement en cause le service public, son avenir, sa qualité.

Votre projet de budget pour 1991 prévoit la prise en charge par l'Etat de la dette de la S.N.C.F. à hauteur de 38 milliards de francs. C'est une bonne chose, mais les conséquences de l'entrée en vigueur du nouveau contrat de plan sont beaucoup moins bonnes !

Il faut tout de même rappeler que le précédent contrat de plan a permis la suppression de 42 000 emplois de 1985 à 1989, très souvent au détriment de la sécurité. Or le nouveau contrat de plan prévoit 30 000 nouvelles suppressions, c'est-à-dire 4 500 par an.

On annonce bien sûr, au plan financier, « un résultat à la hausse grâce au contrat de plan », mais à quel prix ! Cette politique dite du « risque calculé » est grave. Elle sacrifie tout à la recherche de la rentabilité. Les accidents de ces dernières années sont les conséquences de cette politique du « risque calculé », des incidents permanents, de la déréglementation des horaires et des mauvaises conditions de transport des usagers. Le nouveau contrat de plan va aussi dans ce sens et ne fera qu'aggraver la situation.

Pour la S.N.C.F., vous gardez le cap de la priorité au T.G.V. au détriment des lignes classiques, accroissant ainsi les distorsions économiques et sociales entre régions, seules certaines étant privilégiées, au nom de l'Europe de 1993.

Je tiens à préciser que nous sommes favorables au réseau T.G.V. et à son développement - il constitue un outil pour servir le renouveau du service public - mais nous ne sommes pas pour la politique du tout-T.G.V. Mon ami Guy Hermier interviendra dans le débat sur la question des nouveaux tracés du T.G.V. et sur ce que devrait être la concertation.

Dans le cadre d'un schéma européen des trains à grande vitesse, votre ministère a publié, en juin, une liste de projets représentant un investissement de 190 milliards sur vingt ans, soit l'équivalent du cinquième du budget annuel de l'Etat. Ces projets correspondent-ils aux besoins, monsieur le ministre ? Contribueront-ils à revitaliser nos régions ? Répondront-ils prioritairement aux besoins des populations des régions ? N'était-il pas souhaitable d'accompagner une telle programmation d'une stratégie novatrice en matière de service public pour le plus grand bien de tous les usagers ? J'ai bien dit usagers et non clients, car ce sont effectivement deux conceptions différentes.

Dans les investissements prévus par le nouveau contrat de plan figure, certes, une augmentation par rapport au précédent contrat, mais de nombreuses questions se posent quant au financement du T.G.V. et des infrastructures.

Du point de vue tant de l'engagement financier de l'Etat que des mesures envisagées par la S.N.C.F., on sait que l'endettement de cette dernière représente un véritable fardeau. Les charges d'emprunt à rembourser aux banques sont prétexte à augmenter la pression sur les salaires et sur les effectifs de cheminots, donc à rogner sur la qualité et sur la sécurité.

D'autres dispositions pourraient être prises, telles, par exemple, la participation des banques et des assurances qui consentiraient des prêts à taux réduits, ou l'utilisation de l'épargne populaire, aujourd'hui orientée sur la spéculation.

Dans le domaine du trafic des marchandises, les chiffres témoignent d'une baisse. Or, le T.G.V. peut aussi jouer un rôle important dans le transport du fret.

La création de lignes nouvelles de T.G.V. permettrait tout au plus de dégager quelques sillons faisant actuellement défaut sur certaines lignes classiques. Encore faudrait-il une volonté politique de votre part pour rééquilibrer les transports entre le rail et la route et pour utiliser au maximum les nombreuses gares présentes sur le territoire.

**M. Jean-Claude Lefort.** Très bien !

**M. Roger Gouhier.** Ce n'est pas l'option retenue par la direction de la S.N.C.F. qui programme la suppression d'un million de kilomètres pour 1991.

Dans le domaine de la tarification, la déréglementation des tarifs se généralise. Désormais ce sont les heures, les lignes qui font les tarifs. Nous assistons ainsi à une attaque en profondeur contre le droit au transport et contre l'égalité d'accès au service public, au nom de la rentabilité financière.

On peut échapper à cette logique de rentabilité financière, y compris dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique de T.G.V., si l'on entend rentabiliser pour les hommes, c'est-à-dire agir pour que soient pris en compte les critères sociaux qui feront qu'il y aura progrès dans la qualité de la vie des hommes. Oui, il peut y avoir des transports terrestres qui concourent à une économie d'espace, à une économie d'énergie, à des gains de temps, à une sécurité plus grande.

Puisque, dans la dernière période, on a beaucoup parlé écologie, monsieur le ministre, n'oubliez pas que la technique ferroviaire est une piste d'avenir pour éviter la poursuite du désastre produit par les pollutions issues de l'incessant accroissement du transport routier.

La question qui se pose à nous est la suivante : y aura-t-il, ou n'y aura-t-il pas, dans notre pays, mise en œuvre d'une politique cohérente de transports collectifs donnant toute sa place au train pour le fret et aux transports collectifs pour les voyageurs, sur les plans local, régional et national avec, bien sûr, un réseau grande vitesse ?

Cela passe par le progrès social comme moteur du progrès économique et par la défense et le renouveau du service public. Ce n'est malheureusement pas ce que prévoit, globalement, votre politique, même si, je l'ai dit, votre budget connaît une certaine progression par rapport à l'année dernière. Pour tous les modes de transports, nous sommes loin des moyens nécessaires.

Parce qu'il ne correspond pas à une politique globale, telle que je l'ai définie, nous nous abstenons sur ce projet de budget. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

**M. Michel Giraud.** Donc il passera !

**M. le président.** La parole est à M. Christian Spiller.

**M. Christian Spiller.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le département des Vosges, comme d'ailleurs l'ensemble de l'Hexagone était, il y a peu d'années encore, doté d'un excellent réseau ferroviaire qui irriguait de façon très satisfaisante la quasi-totalité de son territoire.

J'ai vu avec plaisir défiler ce matin à cette tribune mes amis alsaciens, car nos problèmes sont les mêmes.

**M. Jean-Pierre Beaumler, rapporteur pour avis.** Tout à fait !

**M. Christian Spiller.** Je profite de l'occasion pour souligner, mes chers collègues, l'excellente amitié qui règne entre les représentants de nos deux régions.

**M. Jean-Pierre Beaumler, rapporteur pour avis.** C'est exact !

**M. Christian Spiller.** Nos belles montagnes ne séparent pas nos cœurs.

**M. Jean-Louis Reitzer.** Très bien !

**M. Jean-Pierre Beaumler, rapporteur pour avis.** On se rejoint dans les montagnes !

**M. Christian Spiller.** On se rejoint toujours dans les sentiers difficiles et ô combien accueillants malgré tout. La montagne est ainsi faite ! *(Sourires.)*

Je ne nie pas les contraintes auxquelles la S.N.C.F. doit faire face, mais le constat est là. Peu à peu, la plupart des lignes de ce réseau ont été supprimées : Mirecourt-Neufchâteau, puis Druyères-Gérardmer, Epinal-Mirecourt, Remiremont-Cornimont, Remiremont-Bussang, j'en passe, et, plus récemment, cela a été le tour de la gare du Val-Agol.

Il semble maintenant que des lignes importantes et qui paraissaient intouchables, telles Epinal-Belfort et Epinal-Saint-Dié soient gravement menacées. Tout cela inquiète légitimement les populations concernées.

Certes, les services ferroviaires supprimés sont remplacés par des services routiers, mais, malgré des efforts que je reconnais, la qualité du service n'est plus la même. Les services de remplacement ne parviennent pas à assurer des conditions de transport aussi régulières et confortables que le chemin de fer.

Il en résulte un encombrement supplémentaire sur des routes trop souvent encore inadaptées au trafic qu'elles doivent supporter. Elles sont déjà à la limite de la saturation avec les transports de marchandises qui, eux aussi, ont déserté le rail. Cela m'amène à évoquer à nouveau la situation d'une route que je connais bien, car elle traverse ma commune, la R.N. 66 qui relie Remiremont et Thann par le col de Bussang.

Certes quelques petits travaux d'amélioration ont été accomplis au cours des derniers mois, pas toujours pleinement réussis d'ailleurs, et d'autres paraissent promis. Toutefois on se demande toujours quand, après combien d'accidents mortels encore, cette route sursaturée, qui supporte un trafic toujours plus important de poids lourds reliant l'Europe du Sud au Benelux et à l'Angleterre, possédera les caractéristiques qui permettront de ne plus redouter de s'y engager.

**M. Jean-Pierre Beaumler, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. Jean-Luc Reitzer.** Il faut la faire classer dans les axes européens !

**M. Christian Spiller.** Une fois pour toutes, je vous demande, monsieur le ministre, s'il existe un plan cohérent d'aménagement et un calendrier de réalisation ?

**M. Jean-Pierre Beaumler, rapporteur pour avis, et M. Jean-Luc Reitzer.** Très bien !

**M. Christian Spiller.** Merci mes chers collègues, de part et d'autres ! *(Sourires.)*

Nombreux sont ceux qui aimeraient le savoir, ne serait-ce qu'en raison de l'implantation d'activités nouvelles dans une région durement touchée par la perte d'industries traditionnelles.

La même question d'ailleurs se pose en ce qui concerne l'aménagement de la R.N. 57 entre Remiremont et Plombières-les-Bains. Sur cette route, qui ouvre l'accès de la Lorraine vers le sud, on constate une accumulation d'accidents, lesquels soulignent quotidiennement et tragiquement l'urgence des travaux et nous rappellent tristement à l'ordre.

Je veux également évoquer la déviation d'Epinal. Elle n'est pas dans ma circonscription, mais je suis souvent amené à l'emprunter, comme bien d'autres. Il s'agit d'une portion de route d'une dizaine de kilomètres à deux ou trois voies de circulation, où la vitesse est limitée à 90 kilomètres par heure et qui est située entre deux portions de voies express de trente kilomètres chacune où la vitesse permise est de 110 kilomètres par heure. Du fait de cette situation, de nombreux automobilistes s'imaginant toujours sur une route à deux fois deux voies, il n'est guère de semaine sans accident, le plus souvent mortel.

Je plaide, monsieur le ministre, pour que ces quelques kilomètres soient, en toute priorité, portés à deux fois deux voies ; tout retard se solderait par la perte de vies humaines.

**M. Jean-Luc Reitzer.** Très juste !

**M. Christian Spiller.** Je vois, monsieur le ministre, que vous êtes attentif à mes paroles !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Elles m'interpellent !

**M. Antoine Rufenacht.** Vocabulaire socialiste ! *(Sourires.)*

**M. Christian Spiller.** Très bien, monsieur le ministre. C'est une bonne chose !

**M. Michel Giraud.** C'est normal !

**M. Christian Spiller.** Compte tenu de l'intérêt que vous portez à mes mots, monsieur le ministre, comme à ceux de mes collègues, il se pourrait que, dans le vote de votre budget, vous ayez ma bien modeste voix. *(« Ah ! » sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Très bien !

**M. Michel Giraud.** Question de vocabulaire !

**M. Christian Spiller.** Oui, j'ai bien dit « il se pourrait » !

**M. Jean-Luc Reitzler.** Ça vaut bien une motion de censure !

**M. Antoine Rufenacht.** Réfléchissez !

**M. Christian Spiller.** Vous savez que les voix des non-inscrits, dont je fais partie, ne comptent pas beaucoup ! (*Exclamations sur les bancs des groupes socialiste, du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

**M. Jean-Luc Reitzler.** Lundi elles vont compter !

**M. Antoine Rufenacht.** On se les arrachera !

**M. Christian Spiller.** C'est bien pourquoi j'ai dit que la mienne était fort modeste. Elle est en mon for intérieur et je ne me prononcerai qu'au dernier moment.

Tels sont, monsieur le ministre, les différents points que je voulais évoquer, dans le bref temps de parole qui m'était imparti. Je vous remercie de l'attention que vous avez bien voulu me porter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Jean-Luc Reitzler.** Vos applaudissements sont ce que l'on appelle du racolage !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

**M. Michel Doleberre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, nous avons eu, lors des débats relatifs à la mer, à l'aviation civile et à la météorologie nationale, à l'urbanisme et au logement, l'occasion d'insister sur le fait que ce budget s'inscrivait dans une perspective de modernisation économique et de transformation sociale.

C'est ce même souci qui nous anime dans l'élaboration des propositions relatives aux transports terrestres, aux routes et à la sécurité routière que nous examinons aujourd'hui.

Tel est bien l'élément essentiel, car, au fond, quelle est la raison d'être de ce ministère que l'on classe volontiers parmi les ministères techniques, comme si les aspects techniques qu'il comporte n'avaient pas de profondes implications économiques, sociales et, au premier sens du terme, politiques ?

Cette raison d'être est double : d'abord, parfaire et moderniser les réseaux d'infrastructures et de transport dont nos entreprises et nos villes ont besoin, sur l'ensemble du territoire national, pour asseoir leur compétitivité et assurer leur développement dans le cadre du marché européen ; ensuite, améliorer les conditions et le cadre de vie des Françaises et des Français.

Faire des transports collectifs urbains une priorité, c'est se donner les moyens d'une meilleure maîtrise de la croissance et de l'environnement ; c'est contribuer, avec l'action sur le logement, l'habitat et l'urbanisme également conduite par ce ministère, à la mise en œuvre d'une politique de la ville luttant contre toutes les formes de ségrégation sociale et cherchant à répondre aux besoins et aux aspirations quotidiens des habitants de nos agglomérations.

Je souhaitais rappeler cette orientation, avant de procéder à l'examen du projet de budget lui-même, car elle donne tout son sens à l'action que nous conduisons avec Jacques Mellick, Louis Besson et Georges Sarre.

Le projet de budget de la section Transports intérieurs, qui regroupe les crédits que nous examinons aujourd'hui, s'élève à un peu plus de 53 milliards de francs en moyens d'engagement, soit une hausse de 6,6 p. 100 par rapport à 1990.

Ces chiffres permettent d'apprécier l'importance de l'effort réalisé par le Gouvernement dans ce domaine, et je viens d'indiquer la perspective dans laquelle il se place.

A l'intérieur de ce total - cela a été souligné, en particulier par M. le rapporteur Germon -, la S.N.C.F. bénéficie, avec une croissance de plus de 10 p. 100, d'une place tout à fait privilégiée. Cette situation très favorable traduit la stricte application financière des décisions prises dans le contrat de plan entre l'Etat et l'entreprise.

Celui-ci devait répondre aux problèmes du passé, en déchargeant l'entreprise de la dette liée aux déficits antérieurs ; faire face au présent en permettant à l'entreprise

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

Une dotation de 4 milliards de francs sera affectée en 1991 par l'Etat au traitement de cette dette liée au déficit antérieur. C'est pour nous un réel sujet de satisfaction que d'avoir vu aboutir ce dossier.

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Ainsi déchargée du poids du passé, la S.N.C.F. est en mesure d'aborder l'avenir dans de bonnes conditions.

Cela impose de répondre à trois enjeux stratégiques : le développement des liaisons rapides de voyageurs, l'amélioration des transports de la vie quotidienne, je pense en particulier au phénomène de banlieue, et la consolidation de la situation du transport de fret.

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** L'insistance mise sur les transports de la vie quotidienne, où s'exercent pleinement les missions de service public de la S.N.C.F., est une innovation.

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

**M. Michel Giraud.** De l'Île-de-France !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Pardonnez-moi, monsieur le président : de la région Île-de-France !

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** Ancien président !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** D'ores et déjà, le programme d'investissement de l'entreprise S.N.C.F. prévoit, pour la banlieue, plus de 16 milliards de francs sur la période 1990-1994, ce qui représente plus qu'un doublement.

Cet effort devra être poursuivi dans les autres régions au fur et à mesure du renouvellement des conventions qui sont maintenant conclues avec chacune d'entre elles, à travers tout le territoire national.

C'est dans le cadre de cette politique de conventionnement que doit être recherchée, monsieur Baeumler, l'amélioration du service offert aux usagers.

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** La troisième orientation stratégique du contrat avec la S.N.C.F. concerne le fret. Il ne faut pas, là non plus, se cacher certaines réalités que vous avez été plusieurs à rappeler. Ce secteur, soumis à une forte concurrence, doit faire l'objet d'un important effort d'investissement si l'on souhaite que le transport ferroviaire de marchandises conserve sa place, ainsi que M. Fleury l'a rappelé il y a quelques instants à la tribune.

Cela implique à la fois une amélioration très sensible du service offert aux entreprises qui ont recours à ce mode de transport et le développement résolu du transport combiné, comme l'a dit le rapporteur de la commission de la production.

Je rappelle que, dans ce projet de budget, 50 millions de francs de concours budgétaire sont prévus pour la première fois pour financer ce programme, lequel représentera au total, sur la durée du plan, 1,5 milliard d'investissement.

C'est au prix d'un effort de rationalisation et de développement d'une politique, que les spécialistes appellent intermodale, que la S.N.C.F. pourra maintenir sa part dans le trafic de marchandises.

Cette ambition appelle de la part de l'Etat une attitude cohérente. Il est certain que la sous-actualisation des tarifs de péages autoroutiers a le double inconvénient de gêner l'auto-financement des sociétés d'autoroutes, ce qui les conduit à

emprunter plus, mais aussi, et cela est plus rarement connu, de favoriser implicitement le transfert sur route d'une partie du trafic marchandises.

**M. Louie Mexandeu, rapporteur spécial.** Evidemment !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Enfin, si l'on se tourne vers le futur, le contrat de plan permettra, grâce à l'important programme d'investissements qu'il comporte, de préparer dans les meilleures conditions le développement du réseau.

L'augmentation est de plus de 50 p. 100 et concerne tous les réseaux : réseau classique, réseau banlieue et réseau des T.G.V. Les craintes de certains sur une S.N.C.F. à deux vitesses n'ont pas lieu d'être, même si je reconnais, monsieur Gouhier, que les parlementaires et les ministres ont le droit d'être extrêmement vigilants.

**M. Roger Gouhier.** C'est nécessaire !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Parce qu'il repose sur des règles claires consacrant la responsabilité de la S.N.C.F. dans la gestion équilibrée de ses comptes, en application de la loi d'orientation, parce qu'il sait allier l'impératif de la modernisation au respect des missions du service public, ce contrat de plan permettra d'améliorer encore une situation que de nombreux pays nous envient.

Certains Etats, faute d'avoir su développer une véritable stratégie pour leurs entreprises, ont laissé celles-ci s'enfoncer dans le déficit. Leurs réseaux ferroviaires se sont dégradés dans des proportions alarmantes et le rail y est devenu un mode de transport résiduel.

C'est aussi à la lumière de ces expériences qu'il convient d'apprécier un certain nombre de décisions que la S.N.C.F. doit mettre en œuvre, ce qui ne veut pas dire, bien évidemment, que les ajustements nécessaires ne doivent pas faire l'objet d'un véritable dialogue avec les collectivités locales concernées. J'ai incité de nouveau les dirigeants de l'entreprise à être plus vigilants sur ce point.

Vous avez été très nombreux à appeler mon attention, M. Baeumler et M. Fleury l'ont fait il y a quelques instants à cette tribune. La S.N.C.F. doit renforcer son dialogue, préventif allais-je dire, avec les représentants élus des populations concernées par les scénarios d'aménagement sur lesquels elle est en droit de réfléchir. C'est à ce prix que la concertation sera menée dans les meilleures conditions.

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** Absolument !

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** Très en amont !

**M. Michel Giraud.** Il y a du boulot !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Oui, mais la concertation fait des progrès et cela continuera !

Vous savez enfin que le Gouvernement a arrêté sur ma proposition l'avant-projet de schéma directeur des trains à grande vitesse.

Ce schéma qui vise à établir les perspectives de développement à long terme d'un tel réseau est en cours d'examen dans les différentes régions, la consultation devant s'achever avant la fin de l'année.

M. Baeumler a évoqué la nécessité de prendre une décision rapide sur la réalisation des futurs T.G.V. et particulièrement, m'a-t-il semblé, sur ceux qui concernaient l'est de la France...

**M. Jean-Luc Reitzer.** Il n'était pas le seul !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** ... et certains à la tribune se sont exprimés dans le même sens.

Comme je l'ai indiqué devant les commissions de l'Assemblée, le schéma directeur et les prochaines décisions de programmation, c'est-à-dire les premières décisions au-delà de ce qui est engagé, doivent être arrêtés simultanément, dès le début de l'année prochaine. Un comité interministériel d'aménagement du territoire consacré à ce problème se réunira avant la fin du mois de janvier.

Au préalable, j'ai demandé à M. Philippe Essig, dans le prolongement de sa première mission, de prendre contact avec les principales collectivités locales et avec nos partenaires étrangers pour mettre au point définitivement les questions de financement et les jonctions internationales de cette

liaison qui, pour un grand nombre d'entre nous, est indispensable à l'aménagement de notre territoire national et du territoire européen. (« Très bien ! » sur de nombreux bancs.)

**M. Jean-Luc Reitzer.** Il faut aller vite !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** M. Germon a fait part des réserves - le mot est faible - que lui inspirait le projet d'interconnexion sud de l'Île-de-France. Cette question appelait, me semble-t-il, une mise au point après la parution de certains papiers dans la presse. J'ai eu l'occasion de le faire de manière détaillée à son intention. Je n'y reviens pas à cette tribune. Je suis prêt dans les questions à reprendre l'essentiel de mon argumentation, s'il le souhaite.

Il m'avait en effet semblé nécessaire, monsieur le rapporteur, de vous apporter ces précisions pour lever toute incertitude sur les perspectives de développement de la desserte par T.G.V. de votre commune.

Il faudra vraisemblablement quinze ou vingt ans pour que cette seconde interconnexion envisagée dans le schéma préparé par la S.N.C.F. soit indispensable. Il y a lieu de réfléchir au développement à partir de l'interconnexion à Massy. Telle est la réalité de l'aménagement du territoire dans cette partie de la région Île-de-France pour les quinze à vingt prochaines années. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

C'est également avec ardeur et verve que M. Germon a contesté la politique commerciale conduite par Alstom en matière d'exportation des T.G.V., aux Etats-Unis en particulier.

Quelle que soit l'appréciation que l'on puisse porter sur les capacités de nos entreprises à exporter, je constate tout de même que le premier et seul marché à l'exportation de trains à grande vitesse connu à ce jour - c'est en Espagne - a été remporté par les entreprises françaises, avec le concours, je le reconnais, de la S.N.C.F. et du Gouvernement.

Sachez bien tout de même que l'attention que je porte à cette question n'a d'égale que ma volonté de tout faire pour que soit diffusée et vendue dans le monde entier cette formidable réalisation technologique qu'est le train à grande vitesse. Dans deux semaines, je serai d'ailleurs avec une mission aux Etats-Unis pour plaider sa cause sur un certain nombre de sites où il pourrait apporter une réponse au problème d'aménagements et de liaisons sur le territoire américain.

**M. Louie Mexandeu, rapporteur spécial.** Oh yes !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Outre qu'il ouvre la voie à la modernisation de notre réseau ferroviaire, ce projet de budget permettra, comme l'a fort justement souligné M. Baeumler, le développement des transports collectifs et notamment la desserte des banlieues.

La contribution de l'Etat au fonctionnement des transports de la région Île-de-France est fixée à 5,2 milliards de francs, se décomposant entre 4,3 milliards de francs pour la R.A.T.P. et 861 millions de francs pour la S.N.C.F.-banlieue.

M. Germon a demandé des précisions sur les perspectives de réforme institutionnelle des transports parisiens.

**M. Michel Giraud.** Il a bien fait !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Au delà des problèmes de réforme, je pourrais détailler les décisions montrant que, pour améliorer les systèmes de transport collectif en banlieue, le Gouvernement est loin d'être resté inactif, même s'il le fait en partenariat total avec la région Île-de-France.

Mais il est vrai que l'équilibre institutionnel et financier actuel n'est pas satisfaisant. L'Etat, et donc le contribuable, ne peuvent supporter indéfiniment la charge de 5 milliards de francs par an de dépenses de fonctionnement. Il faut s'approcher de la vérité des coûts, et, en tout cas, la région la plus grande de France, avec le plus fort potentiel ne peut durablement exiger cet effort de l'ensemble de la collectivité nationale.

La région, de son côté, n'est pas partie prenante aux décisions relatives au fonctionnement, car elle ne finance que l'investissement. Est-elle prête à assumer de nouvelles responsabilités si celles-ci impliquent des charges supplémentaires ?

Ce n'est pas forcément à moi de répondre, mais je partage avec vous, monsieur le rapporteur, le sentiment que le système actuel devra tôt ou tard évoluer.

En matière d'investissement, le contrat de plan entre l'Etat et la région Ile-de-France signé le 31 mai 1989 a arrêté un programme d'investissement de 7 milliards de francs pour les extensions de réseaux de transports collectifs en Ile-de-France sur la période 1989-1993 dont 2,8 milliards de francs à la charge de l'Etat.

Vous avez en outre, monsieur Germon, posé le problème de la sécurité dans le métro. Les mesures arrêtées en liaison entre le ministre de l'intérieur et les responsables de l'entreprise K.A.T.P. témoignent, je crois, de notre détermination et vont, me semble-t-il, dans le bon sens.

**M. Jean-Luc Reltzer.** Il était temps !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Vous suggérez d'aller plus loin dans la réforme des pratiques des forces de police dans la région Ile-de-France. Vous connaissez la spécificité et le caractère très sensible de l'organisation des forces de police. Le ministre de l'intérieur est attentif à ce problème et est en train de réfléchir à d'éventuelles évolutions.

**M. Fleury** a évoqué le plan qualité-sécurité élaboré par la direction voyageurs de la S.N.C.F. pour la région Ile-de-France. Il s'agit effectivement de doter certaines gares de moyens de surveillance et d'en utiliser certaines comme point d'appui des forces de police et de surveillance, leur permettant de rayonner et d'intervenir plus efficacement et plus rapidement. De tels dispositifs vont dans le bon sens.

Dans le cadre du programme d'actions immédiates pour l'Ile-de-France, arrêté par le Premier ministre en octobre 1989, un avenant au contrat de plan a été négocié avec la région. Signé le 4 juillet 1990, il a porté le programme d'investissement à 9,6 milliards de francs, dont 3,6 milliards à la charge de l'Etat.

Pour apprécier l'ampleur de l'effort ainsi réalisé, il convient de rappeler que les investissements de même nature engagés entre 1984 et 1988 se sont limités à un montant de 4,8 milliards de francs, dont 1,8 milliard à la charge de l'Etat.

Les investissements dans le transport collectif de banlieue connaissent donc une évolution significative.

La province bénéficiera d'une dotation de 519 millions de francs destinée, d'une part, à la réalisation de métros et de tramways, et d'autre part, à la politique contractuelle menée par l'Etat afin de promouvoir les transports collectifs urbains et non urbains. Cette dernière dotation que vous jugez à juste titre insuffisante, monsieur Baeumler, est en hausse pour la première fois depuis longtemps en ce qui concerne les contrats de modernisation.

Cela aussi méritait d'être souligné.

Les 450 millions de francs destinés aux métros et tramways de province entrent dans le cadre du programme de 2 milliards de francs décidé par le Gouvernement. Sur les cinq ans du plan peuvent être, d'ores et déjà, lancés ou prolongés les métros ou tramways de Lyon, Lille, Marseille, Grenoble, Strasbourg, Toulouse, Bordeaux, Reims, Rouen, Nantes et Rennes. En 1991, seront engagés les opérations de Reims, Rouen et Nantes. L'effort réalisé depuis trois ans n'a pas d'équivalent dans le passé puisqu'il aura permis l'engagement de huit opérations nouvelles de lancement ou de prolongement de réseau.

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

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** S'agissant des transports collectifs dans les agglomérations de province, M. Baeumler et M. Fleury se sont inquiétés des évolutions envisagées pour le versement transport.

**M. Jean-Luc Reltzer.** Moi aussi !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Oui, mais vous n'étiez pas rapporteur !

Ce versement peut effectivement être concerné par deux projets de loi qui sont soumis à la délibération de votre assemblée.

D'abord, dans le cadre du plan en faveur de l'emploi présenté par M. Jean-Pierre Soisson, on réfléchit à un déplaçonnement des salaires sur lesquels les collectivités organisatrices de transports en commun perçoivent le versement transport. Il s'agit d'élargir l'assiette, de diminuer éventuellement la pression sur certaines entreprises, et nous songeons en particulier à celles qui emploient beaucoup de main-d'œuvre, mais non de diminuer la ressource pour les collectivités organisatrices de transports. Il faut le souligner très explicitement.

Par ailleurs, dans le cadre du projet de loi d'orientation relatif à l'administration territoriale préparé par M. Pierre Joxe, on envisage une mesure permettant l'augmentation des taux plafonds de perception du versement transport, sous réserve bien entendu, de délibérations des collectivités en ce sens.

Cela peut être une bonne évolution à côté, bien entendu, des efforts demandés aux usagers si ceux-ci se révélaient nécessaires. Je sais que les organismes qui regroupent les collectivités organisatrices de transports collectifs sont extraordinairement attentifs à ces textes.

La disposition prévue dans le texte de M. Soisson et celle prévue dans le texte de M. Joxe sont complémentaires et non contradictoires. L'une modifie l'assiette de perception réelle du versement transport en vue d'une meilleure répartition de l'effort entre les entreprises et corrige les taux à due concurrence sans perte de recettes pour les collectivités, l'autre étend les marges de manœuvre de ces dernières par augmentation des taux plafond de perception possibles. Il y aura débat dans l'enceinte de l'Assemblée mais ces deux dispositions peuvent permettre d'améliorer la maîtrise du versement transport par les collectivités territoriales.

Je souhaiterais, pour terminer l'examen des crédits affectés aux transports terrestres, souligner, comme l'ont fait plusieurs orateurs, l'importance de ce budget pour la voie d'eau.

Le projet de budget pour 1991 marque en effet pour la voie d'eau - Georges Sarre y tenait beaucoup - un tournant significatif, acté par les décisions du comité interministériel du 17 janvier 1990 : 121 millions de francs sont prévus en faveur de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures, et 137 millions au titre des investissements.

Cet engagement budgétaire sera complété par des ressources nouvelles gérées par l'établissement public national qui a été prévu dans le dispositif de la loi de finances.

Il était important que cette évolution puisse avoir lieu. Mon collègue Georges Sarre aura l'occasion d'y revenir en répondant à un certain nombre de questions qui seront posées dans la suite du débat.

En matière de transports routiers, je voudrais simplement rappeler que le Gouvernement a proposé divers aménagements fiscaux que vous avez examinés lors de la discussion de la première partie de la loi de finances.

Ces aménagements vont dans le sens d'un renforcement de la compétitivité de nos entreprises de transports, confrontées à la hausse du prix des carburants dans un contexte de concurrence internationale accru.

Vous avez évoqué, monsieur Fleury, le contexte européen de l'évolution des transports routiers, M. Fèvre également. En liaison avec Georges Sarre, nous nous efforçons de faire progresser les nécessaires harmonisations.

Harmonisation technique : nous craignons en particulier le gigantisme existant dans un pays comme les Pays-Bas.

Harmonisation fiscale : 1990 restera l'année où l'on a risqué de voir l'Allemagne mettre en place une taxe de manière unilatérale. Nous avons obtenu la suspension de l'application de cette taxe.

**M. Jean-Luc Reltzer.** C'est un sursis !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Nous obtiendrons, je l'espère, au mois de décembre prochain, un premier pas au niveau européen dans l'harmonisation fiscale. Les choses commencent à progresser même si nous sommes nombreux à penser qu'elles vont trop lentement.

Mais aussi harmonisation sociale : sinon, une Europe libérale des transports serait, à nos yeux, inacceptable et mettrait en cause bien des entreprises de transport dans notre pays.

A chacun des conseils des ministres des transports, nous nous efforçons de faire progresser pied à pied l'harmonisation européenne indispensable.

Par ailleurs, le budget prévoit 64,3 millions de francs pour l'organisation du marché et l'amélioration de la productivité des transports de marchandises.

Cette proposition est la traduction des engagements pris au titre des contrats de plan Etat-région.

En matière de routes, je crois résumer à peu près correctement les différentes interventions en indiquant que l'effort d'investissement est jugé tout à fait significatif, mais que l'effort d'entretien est estimé insuffisant.

Je souhaiterais apporter en réponse les précisions suivantes.

Le projet de budget pour 1991, avec des enveloppes en progrès de 1,6 p. 100 en moyens d'engagement et de 7,1 p. 100 en moyens de paiement traduit la poursuite de l'effort d'investissement décidé par le Gouvernement pour répondre aux besoins du trafic et moderniser notre réseau.

Le programme d'investissement comporte deux volets essentiels.

Premier volet, la mise en œuvre des contrats de plan, qui mobilisera près de 5 milliards de francs en 1991. Ce montant apparaît satisfaisant même si, en la matière, il aurait pu sembler souhaitable d'aller plus vite.

A la fin de 1991, le taux d'avancement sera ainsi de 58 p. 100. Il était d'un peu plus de 38 p. 100 à la fin de 1990. Hors programmes Transmanche et Tarentaise, les dotations réservées aux autres contrats augmentent de 12 p. 100 par rapport à celles de 1990.

Second volet, l'exécution des grands programmes d'aménagement du territoire.

Outre les crédits nécessaires à la poursuite des travaux sur les routes nationales 9 et 20, qui mobilisera près de 1,3 milliard de francs, 200 millions de francs seront réservés pour l'engagement du programme spécial d'aménagement de la route nationale 7.

Ce programme prévoit de consacrer 1,8 milliard de francs en six ans au contournement des agglomérations encore traversées par cet axe très fréquenté, ainsi qu'au traitement des sections les plus dangereuses.

Monsieur Mexandeau, vous avez parlé des critiques de la Cour des comptes quant à la procédure des fonds de concours. Je vous réponds clairement que les contrats de plan Etat-région concernés par les fonds de concours du système autoroutier constituent des engagements de l'Etat, et je recherche activement les moyens de faire aboutir l'intégralité des dossiers.

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Ils sont aujourd'hui réglés avec les conseils d'administration des sociétés d'autoroutes. Je m'emploie avec l'aide du ministre des finances à apporter une solution aux problèmes juridiques qui pourraient encore se poser. Je sais qu'il y a urgence compte tenu du calendrier de réalisation des chantiers. Je partage sur ce point votre détermination.

M. Mexandeau et M. Grimault ont ensuite fait part du problème de la desserte de l'ouest de notre pays, surtout dans la perspective de la construction européenne.

Le schéma directeur routier national a décidé de créer de nouvelles grandes liaisons transversales évitant Paris et permettant de relier de manière efficace les différentes régions entre elles.

L'ouest de la France bénéficie largement de ces nouvelles dispositions puisqu'il est prévu de construire quatre liaisons Ouest-Est qui amélioreront les relations entre la façade Manche-Atlantique et singulièrement les ports, l'arrière-pays et le reste de l'Europe.

Par ailleurs, deux grandes liaisons Nord-Sud irrigueront l'Ouest. Je ne vous les détaille pas, vous les connaissez aussi bien que moi.

Le comité interministériel de l'aménagement du territoire du 17 novembre 1988 a prévu de compléter ce schéma avec l'inscription en Lacra de la liaison Caen-Sées, permettant de relier Caen et son port à l'axe Dunkerque-Calais-Bayonne.

Les études relatives à ces nouvelles liaisons sont bien avancées. Sur la partie Rouen-Alençon, les études préliminaires sont achevées et une décision sur le choix du fuseau interviendra prochainement.

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** Les élus l'attendent !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Bien entendu ! Quant à la section Alençon-Le Mans-Tours, le dossier de l'A.P.S. sera mis au point d'ici à la fin de l'année et l'objectif recherché est de lancer l'enquête publique au printemps 1991. Vous voyez, monsieur le rapporteur, que nous sommes attentifs.

En ce qui concerne les liaisons non concédées, la section Rennes-Nantes est d'ores et déjà bien engagée puisque près de 70 p. 100 de son linéaire est en service à deux fois deux voies et elle sera achevée avec dénivellement des carrefours avant la fin du X<sup>e</sup> Plan.

M. Reitzer a posé en particulier le problème de la R.N. 66. La R.N. 66, qui relie Remiremont à Mulhouse, a été inscrite en tant que liaison d'aménagement du territoire au schéma directeur des routes nationales en 1988. Cela signifie que le Gouvernement y envisage des investissements anticipés par rapport aux strictes exigences du trafic. Pendant le X<sup>e</sup> Plan, en Alsace, cela se traduit par l'inscription de deux opérations, l'une au col de Bussang, qui est pratiquement achevée, l'autre, la déviation de Saint-Amarin, qui démarrera en 1991 et sera entièrement financée à la fin du Plan.

Vous avez, en outre, évoqué des liaisons relatives à la circonscription et au secteur d'Epinal. Je regarderai attentivement. Je n'ai pas les éléments immédiats. Vous voyez, monsieur le député : toute « deux fois deux voies » est essentielle.

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

C'est pour moi un vrai sujet de satisfaction que d'avoir pu ainsi conclure une procédure qui, s'appuyant sur le schéma présenté par M. Pierre Méhaignerie - qui était, je le rappelle, un schéma d'orientation et non une programmation financière -, enrichi par le travail effectué par mon prédécesseur, le ministre d'Etat Maurice Faure, a été achevée par mes soins au comité interministériel d'aménagement du territoire. *(Sourires.)*

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** Quelle modestie !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** C'est la réalité. Et je le dis régulièrement à tous ceux qui souhaitent, un jour - et ils sont nombreux dans cet hémicycle - devenir ministre de l'équipement. *(Sourires.)*

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** Des noms !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Oh ! J'en aurai pour quelques Républiques. *(Sourires.)* Ils sauront alors ce que signifie la « continuité de l'Etat » puisque je passe mon temps à inaugurer des infrastructures décidées et lancées par mes prédécesseurs en leur rendant hommage et en espérant que mes successeurs feront de même. Merci, messieurs, par anticipation ! *(Rires et applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

A ceux qui seraient toujours prompts à juger cet effort insuffisant, je voudrais rappeler que les crédits routiers en 1989 et 1990 sont supérieurs de 30 p. 100 à ceux ouverts en 1987 et 1988.

Quant aux autorisations d'emprunt des sociétés d'autoroutes, leur progression est de 24 p. 100.

En matière d'entretien routier, il me faut, en réponse à MM. Mexandeau, Baeumler et Fèvre, qui se sont inquiétés de l'évolution du budget 1991, apporter les précisions suivantes.

Les crédits d'entretien *stricto sensu* prévus pour 1991 - 2 630 millions en termes d'engagements - sont en reconduction par rapport à ceux de l'année précédente. Il en est de même pour les renforcements des ouvrages d'art : 231 millions de francs.

Mais une réduction touche effectivement le programme de renforcement et de mise hors gel des chaussées qui s'établira à 340 millions de francs.

**M. Charles Fèvre.** Cela diminue !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Le programme de mise hors gel est d'ores et déjà bien avancé puisque 83 p. 100 du réseau, soit l'essentiel du réseau national, est maintenant libre de barrières de dégel.

Les crédits disponibles cette année devraient permettre de satisfaire l'essentiel des besoins dans la mesure où les coûts d'entretien ne pâtiraient pas trop des hausses de prix induites par le renchérissement des produits pétroliers, comme l'ont fort justement rappelé MM. Baeumler et Mexandeau.

Soucieux d'abord de la sécurité des usagers de la route, le Gouvernement concentrera ses moyens sur les investissements et les grosses réparations dans les zones qui sont identifiées comme les plus dangereuses. C'est ainsi que l'effort sera maintenu par la résorption des points noirs et la modernisation des voiries les plus fréquentées, qui bénéficieront de crédits accrus dans le projet de budget routier pour 1991 ainsi que de l'extension du réseau autoroutier.

Cela m'amène à traiter du budget 1991 de la sécurité routière, que nous mettons en œuvre avec Georges Sarre.

Je voudrais rappeler, après vos rapporteurs, que le projet de budget de la direction de la sécurité et de la circulation routières traduit l'effort de l'Etat pour assurer dans les meilleures conditions les missions qui lui sont dévolues en matière de sécurité et de circulation routières.

En 1991, l'action de l'Etat dans ce domaine s'orientera plus particulièrement dans quatre directions : poursuite de l'effort entrepris en 1989 concernant les aménagements de sécurité des infrastructures ; développement de la politique contractuelle menée avec les collectivités territoriales et poursuite de la politique d'actions locales ; actions de mobilisation de l'opinion publique visant à modifier les comportements ; enfin, formation des conducteurs.

Celle-ci permettra notamment la mise en œuvre du programme national de formation qui sera poursuivi l'année prochaine. Ce programme est destiné à constituer une référence pédagogique unique pour les élèves, les formateurs et les examinateurs.

Bien entendu, la promotion de la conduite accompagnée sera poursuivie. Nous aurons l'occasion de revenir tout à l'heure, avec M. Georges Sarre, en réponse aux questions, sur différents points plus précis relatifs à la sécurité routière.

En matière de circulation routière, le projet Sirius sera poursuivi dans le cadre du contrat de plan Etat-région Ile-de-France ; l'Etat y consacrera 205 millions de francs pendant la durée du Plan.

Ce projet vise, par une information en temps réel des automobilistes, à améliorer la fluidité du trafic sur les grands axes routiers en Ile-de-France.

Par ailleurs, il est proposé de fixer à 65 millions de francs le montant des crédits d'entretien des équipements d'exploitation routière, soit une progression de 10 p. 100 par rapport à 1990.

En conclusion de cette intervention sur le budget du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, et en particulier pour la partie concernant les transports collectifs et les infrastructures, je souhaiterais souligner l'impact positif de ce budget sur l'activité du secteur du bâtiment et des travaux publics.

J'ai entendu dire qu'il s'agirait d'un budget en trompe-l'œil. Et cela, je ne peux pas l'accepter, surtout de la part de ceux qui sont si attentifs lorsque telle ou telle infrastructure touche, même de peu, leur circonscription - ce que je comprends très bien. Mon budget est le moins « trompe-l'œil » des budgets de l'Etat, parce qu'il se traduit concrètement sur le terrain.

**M. Charles Fèvre.** Il y a des points noirs !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Permettez-moi de vous donner deux illustrations en matière d'emploi.

Ainsi, pour le bâtiment. Savez-vous que les crédits inscrits au budget du logement correspondent à un montant de près de 70 milliards de francs de travaux et contribuent à l'emploi de 375 000 salariés et artisans ?

Quant aux travaux publics, l'ensemble des crédits du budget des transports vont atteindre 23 milliards de francs en 1991 et assurer l'emploi de 60 000 personnes. Si l'on y ajoute le programme d'autoroutes concédées, ce niveau d'emploi va approcher 100 000 personnes concernées par la mise en œuvre de ce budget.

Au total, l'activité engendrée par le montant cumulé des crédits d'investissement et des subventions accordées par le ministère devrait soutenir l'emploi direct de près de 350 000 personnes dans le bâtiment et les travaux publics, chiffre auquel il faut ajouter 150 000 emplois connexes.

**M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial.** Impressionnant !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** C'est dire la part que l'Etat prend à travers son budget au soutien de l'activité économique de bien des entreprises et de bien des régions de notre pays.

Voilà, monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les députés, les éléments essentiels que je souhaitais apporter à votre connaissance en appui des remarquables présentations de vos rapporteurs et aussi de bien des interpellations présentées par les différents orateurs.

Je crois que ce budget est essentiel à la vie de la nation, essentiel à son développement économique, essentiel à la vie quotidienne de nos concitoyens. Je ne puis douter que, au terme des réponses que nous apporterons dans le débat, vous aurez à cœur de le voter. Je vous en remercie par avance. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** Remarquable !

**M. le président.** Nous en arrivons aux questions.

Nous commençons par le groupe socialiste.

La parole est à M. Jean-Pierre Lapaire.

**M. Jean-Pierre Lapaire.** Monsieur le ministre, je voudrais vous interroger en complément des réponses que vous avez déjà apportées sur les transports publics urbains de province.

D'abord pour exprimer une certaine satisfaction à propos de la forte progression des autorisations de programme pour les aménagements d'infrastructure, pour les transports collectifs urbains - vous l'avez évoqué dans votre intervention - et également pour les études en recherche, développement et expérimentation - puisque ce sont des budgets qui, pour les derniers, ont quasiment doublé.

Mais je voudrais également exprimer un certain nombre d'interrogations.

La première interrogation porte sur la liberté des tarifs, que vous avez d'ailleurs promise aux journées du groupement des autorités responsables de transport il y a deux ans. Elle est toujours attendue.

Or, monsieur le ministre, vous savez que les élus locaux responsables des transports souhaitent disposer, conformément à l'esprit des lois de décentralisation, de la responsabilité économique pleine et entière de la répartition des charges entre les différentes sources de financement : recettes à partir de la clientèle, versement transport, contribution des collectivités locales. Et, pour la province, il n'y a pas de contribution de l'Etat.

Les élus revendiquent donc la responsabilité de fixer les tarifs des transports urbains. Nous tenons à rappeler d'ailleurs que les élus locaux sont compétents en matière de transports interurbains depuis 1986.

Et, que je sache, il n'y a pas eu de dérapage. Peut-être serait-il utile de rappeler à votre collègue des finances qu'en aucun cas le transport public urbain ne se trouve en position de monopole puisqu'il y a un grand concurrent, l'automobile, qui débouchera, si nous n'y prenons garde, sur le blocage et l'asphyxie de nos villes.

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** Très bien !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, j'ai commencé à évoquer cette préoccupation lors de mon intervention. Je sais que, aujourd'hui, l'un des organismes qui regroupent les structures collectives qui suivent les problèmes de transports collectifs en province est réuni à Reims et va débattre de ce sujet.

Personnellement, je tiens à vous confirmer l'engagement que j'ai pris il y a un an devant la G.A.R.T., qui est un engagement de sortie de l'encadrement du contrôle des tarifications des transports urbains. C'est un engagement de sortie progressive.

Je précise que les règles d'encadrement ne portent que sur une partie des tarifs. Comme vous le savez, les tarifs qui comportent des réductions sont des tarifs qui sont fixés librement par les collectivités territoriales.

En liaison avec Pierre Bérégovoy, nous venons de proposer au président du G.A.R.T. - le groupement des autorités responsables de transports - de travailler ensemble à la mise au point d'un assouplissement très net des conditions d'application du décret de 1987 relatif aux tarifs de transports urbains. Il s'agit d'une première étape vers le désencadrement total des tarifs.

Je donnerai par ailleurs toute instruction utile aux préfets pour qu'une application pragmatique des dispositions en vigueur soit faite à l'occasion de la préparation des augmentations de tarifs pour 1991.

Je voudrais que, d'ores et déjà, on suive de plus près les besoins de chacune des agglomérations. D'ailleurs, je veillerai à ce que l'organisation qu'est le G.A.R.T., l'organisation collective des collectivités, soit associée à l'élaboration de la circulaire tarifaire, et que la situation des collectivités soit étudiée individuellement.

Comme vous le voyez, monsieur le député, ma détermination est totale, ma « progressivité » chemin faisant. *(Sourires et applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Gabriel Montcharmont.

**M. Gabriel Montcharmont.** Monsieur le ministre, j'aimerais vous interroger à propos de la connaissance qu'ont les usagers des dispositions du code de la route.

Le code de la route est modifié plusieurs fois dans l'année et, si la plupart de ces modifications intéressent les professionnels du transport, qui en sont tenus parfaitement informés par leurs organismes professionnels, il en est néanmoins qui intéressent l'automobiliste de base que nous sommes tous, les uns et les autres.

Or jamais cet automobiliste n'est officiellement informé des nouveaux panneaux qui apparaissent ou des nouvelles réglementations qui sont prises, son information se faisant simplement au gré des médias.

Or tous les automobilistes peuvent être touchés à deux moments de l'année, soit lorsqu'ils font l'acquisition de leur vignette, soit lorsqu'ils reçoivent leur attestation d'assurance. Il me paraîtrait donc souhaitable, dans un souci d'information et de responsabilisation des automobilistes, qu'à l'un ou l'autre de ces moments ils soient avertis officiellement et systématiquement des nouvelles dispositions du code de la route qui ont pu intervenir dans l'année écoulée.

Je rappelle encore une fois que, pour celles qui intéressent les professionnels, des canaux d'information existent tandis que ce n'est pas le cas pour le grand public. Nous n'aurons pourtant, selon moi, des automobilistes responsables que si nous les informons assez systématiquement de toutes nouvelles dispositions.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, vous avez tout à fait raison. Dans un domaine comme celui-là, qui touche - nous l'avons suffisamment souligné - au comportement des conducteurs, il faut, pour voir s'améliorer la sécurité routière, effectuer un effort considérable d'information.

Reconnaissez cependant que, avec Georges Sarre, les choses, depuis maintenant deux ans, ont bougé dans le bon sens.

A partir du 1<sup>er</sup> décembre, par exemple, lorsque vous vous assiez à l'arrière d'une voiture, vous accrocherez votre ceinture. Vous le savez. Et pas seulement parce que vous êtes parlementaire, mais parce que les moyens d'information les plus larges en ont fait état.

Il faut donc qu'à chaque fois qu'une initiative, qu'une mesure nouvelle est prise, nous fassions en sorte que le grand public soit touché par les moyens d'information les plus larges : télévision, radios, presse locale.

Ainsi, trois fois par an, en liaison avec Georges Sarre et le délégué à la sécurité routière, nous ferons un plus gros point d'information que le reste de l'année, quand nous distillons des informations au fur et à mesure. Et nous pouvons vraisemblablement, en particulier au moyen du réseau des radios locales, de la presse quotidienne locale, aller plus loin.

Je crois en tout cas que votre interpellation n'avait pas pour objet de mettre en cause l'action que nous menons, mais simplement de nous inciter à être encore plus vigilants. Et je vous en remercie. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Lapaire, pour poser une nouvelle question.

**M. Jean-Pierre Lapaire.** Monsieur le ministre, je voudrais vous interroger sur l'efficacité des interventions de l'Etat dans la perspective de la coopération renforcée entre les collectivités territoriales - le projet Joxe-Marchand - et donc entre les autorités urbaines et les autorités départementales, voire régionales.

Je profite d'ailleurs de cette occasion pour indiquer que les crédits concernant l'aide à l'amélioration de la qualité de la productivité des transports urbains - c'est-à-dire les contrats de modernisation, dont vous avez dit qu'ils étaient en progression pour la première fois depuis longtemps, ce qui est exact - me paraissent tout de même un peu limités et qu'ils font courir un risque de saupoudrage face aux besoins, alors que la modernisation des transports de nos villes petites et moyennes suppose une intervention et un soutien plus affirmés dans le cadre d'une politique de la ville.

Pour revenir aux perspectives de la coopération intercommunale, je me demande si, pour l'avenir, il ne faudrait pas concevoir un système de bonification des aides, dans le cadre des contrats de modernisation, à partir du moment où plusieurs autorités organisatrices présenteraient un projet commun, puisque nous avons toujours des problèmes de limites, de périmètres de compétence, de franges, etc.

Je voudrais également, toujours dans l'esprit du texte du projet de loi Joxe-Marchand, vous dire combien les élus responsables des transports se réjouissent de la possibilité d'augmenter d'un quart le taux du versement transport pour développer les transports urbains, notamment pour tenir compte d'un élargissement des périmètres de transports urbains.

Mais, en même temps, nous nous interrogeons sur l'intégration au troisième plan pour l'emploi d'un déplaçonnement des fonds du versement transport. Pourquoi nous interrogeons-nous ? Parce que si nous prévoyons une augmentation du plafond du versement transport, la modulation des taux risque d'entraîner des mouvements erratiques d'une ressource qui, compte tenu de la sensibilité des chefs d'entreprise à cette contribution aux dessertes locales, est peut-être un peu malheureuse.

Je me demande par ailleurs si, pour le développement de nos transports publics, en particulier dans le cadre de cette coopération intercommunale renforcée, il ne faudrait pas prévoir enfin l'attribution d'une part de la taxe intérieure sur les produits pétroliers au financement des transports collectifs, en cette période de crise énergétique et de forte sensibilité des Français à l'environnement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, j'ai déjà répondu dans mon intervention à la partie de votre question concernant les modulations du versement transport liée au plan emploi. Cette disposition mérite d'être examinée. Elle va dans le bon sens et peut intéresser à la fois les entreprises et les collectivités, celles-ci ne perdant aucun élément de ressource, et j'insiste particulièrement sur ce point. Le débat aura lieu au Parlement et vous aurez l'occasion de juger le dispositif proposé et, éventuellement, de l'amender s'il ne vous semble pas répondre à la préoccupation que vous avez évoquée.

Par ailleurs, vous avez bien voulu souligner combien nous progressons en ce qui concerne les contrats de modernisation. Nous ferons plus en 1991 qu'en 1990, année au cours de laquelle nous avons pourtant signé vingt-quatre contrats de modernisation, contre vingt-trois en 1989. Les choses évo-

luent dans le bon sens. Pour moi, la bouteille est à moitié pleine. Ne dites pas qu'elle est à moitié vide puisque nous la remplissons progressivement.

J'espère pouvoir inciter encore plus de collectivités à s'engager dans la modernisation. Si j'insiste sur ce point, c'est parce que nous pourrions avoir une conception tout à fait différente. Il s'agit d'une compétence totalement décentralisée et l'on pourrait très bien estimer logique que les collectivités territoriales, étant majeures, organisent elles-mêmes leurs transports collectifs. Mais il me semble bon que, dans le domaine des transports collectifs, qui sont un facteur d'égalité sociale, de lutte contre les nuisances et d'amélioration de la vie quotidienne, l'Etat conserve sa vocation d'incitation, afin d'aider au développement de ce mode de transport ; c'est le rôle des contrats de modernisation.

J'accepte l'une de vos suggestions. Lorsque plusieurs autorités organisatrices réfléchissent ensemble à une plus vaste organisation du transport collectif, visant à associer les différents modes de transport, je suis tout à fait d'accord pour envisager une amélioration du système des subventions d'Etat. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** Nous en venons aux questions du Rassemblement pour la République.

La parole est à M. Jean-Luc Reitzer.

**M. Jean-Luc Reitzer.** Monsieur le ministre, je souhaite revenir sur l'un des points que j'ai abordés tout à l'heure dans mon intervention, c'est-à-dire sur le problème des licences de transport, qui préoccupe nombre de députés. Mon collègue Pierre Mauger m'a chargé ainsi qu'une bonne dizaine de nos collègues d'évoquer cette question.

Nous constatons tous dans nos départements respectifs que la suppression du régime contingenté des licences de transport et de location par la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 a entraîné une chute brutale du cours des licences, préjudiciable aux transporteurs en activité et en retraite. Ceux-ci sont aujourd'hui privés de cet élément négociable du fonds de commerce que l'administration les a autrefois contraints d'acquérir fort cher, je l'ai déjà rappelé.

La situation de ces transporteurs peut souvent être qualifiée de dramatique ; bon nombre d'entre eux sont devenus, vous le savez, des cas sociaux.

Or le rapport Doguet, de 1988, avait proposé de prélever une redevance forfaitaire de 900 francs à l'occasion de la délivrance des nouvelles autorisations de transport. Nous sommes nombreux à estimer qu'il serait utile d'inscrire dans la loi de finances le fondement de cette redevance que dans son ensemble la profession semble être prête à accepter comme une mesure de justice sociale.

Monsieur le ministre, ma question sera simple et claire : avez-vous l'intention de suivre la suggestion du rapport Doguet ?

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, vous avez abordé la question de la licence de transport patrimoniale.

Je rappelle que le décret de mars 1986 relatif aux transports routiers de marchandises, pris en application de la L.O.T.I., a instauré un régime nouveau d'autorisation qui s'est substitué au régime contingenté des licences de zone longue. Ce régime nouveau a représenté un progrès parce qu'il assure intégralement le maintien des conditions d'exploitation des entreprises existantes. Il vise à répondre dans de meilleurs conditions que par le passé aux besoins des entreprises qui développent leur activité. Il garantit l'identité des droits des titulaires de licence et d'autorisation et n'apporte pas par lui-même de modification à la consistance des fonds de transport.

Néanmoins, des difficultés peuvent affecter les transporteurs voulant cesser leur exploitation du fait que l'appréciation de la valeur des fonds est effectuée de plus en plus non pas sur la base d'une valeur justificative fondée sur un cours

fictif de type administratif, mais sur la consistance réelle de l'entreprise. Ces difficultés n'ont pas été méconnues. C'est dans le but de ménager une transition entre les deux régimes que des délais importants ont été prévus pour mener à bien la transformation progressive des licences en autorisations et que des critères stricts ont été fixés pour l'attribution des nouvelles autorisations.

La transition prendra fin le 1<sup>er</sup> janvier 1996, date à laquelle ne subsistera que le régime des autorisations.

D'éventuelles mesures visant à apporter un complément de ressources à des transporteurs retraités, venant à se trouver dans une situation délicate du fait de la valeur locative de leur fonds de commerce doté de licence à durée indéterminée devraient quant à elles se fonder sur la solidarité professionnelle.

Je rappelle qu'au moment où nous avons procédé à la suppression des groupements de transports routiers, j'avais invité de façon pressante les professionnels, dans le cadre d'une discussion sociale, à essayer d'affecter une partie des fonds dont les groupements régionaux disposaient à une aide en faveur des transporteurs retraités. Beaucoup ne l'ont pas fait, ces fonds ayant été affectés à des emplois qui, de mon point de vue, ne sont pas tous intéressants.

En tout cas, vous l'avez noté, nous sommes d'accord pour considérer que par une politique de partenariat, il sera possible de remédier d'ici à 1996 aux faiblesses que vous avez soulignées.

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

**M. Roland Nungesser.** Monsieur le ministre, vos déclarations ainsi que celles de M. le secrétaire d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux, et, plus encore, certaines décisions prises par le Gouvernement ont laissé espérer qu'une politique audacieuse allait être engagée en vue de la modernisation du réseau navigable français.

En effet, les travaux de la commission Grégoire ont amené le Gouvernement à approuver le schéma directeur des voies navigables. Puis le rapport de Mme Chassagne a engendré les dispositions de l'article 89 de la présente loi de finances, lequel prévoit notamment la création d'un établissement public qui pourra recevoir des ressources nouvelles d'environ 400 millions de francs par an.

L'espoir était ainsi rendu à ceux qui considèrent que les transports par voie d'eau doivent être privilégiés à une époque où l'on s'efforce d'économiser l'énergie et de lutter contre la pollution de l'air et les nuisances engendrées par le bruit. Mais leur déception est grande de constater aujourd'hui que les ressources nouvelles ne s'ajoutent pas aux crédits budgétaires, déjà très insuffisants, et qu'elles servent essentiellement à masquer la diminution notable des crédits d'équipement du réseau fluvial. En effet, si on fait abstraction de l'année 1990, qui a fait l'objet d'une dotation exceptionnelle, les crédits de 1991 atteignent à peine la moitié de ceux de 1989. Ainsi, les ressources nouvelles espérées pour le financement des canaux à grand gabarit nécessaires à la France pour adapter son réseau à celui de l'Europe occidentale serviront en grande partie à couvrir la diminution des crédits budgétaires.

Il s'agit donc d'un désengagement de l'Etat alors qu'on espérait de sa part un effort notable en vue de la réalisation du schéma directeur ; on assiste en fait à un transfert pur et simple de la charge de l'Etat sur les usagers.

Dans ces conditions, je voudrais savoir quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour rétablir la participation de l'Etat au moins à son niveau antérieur et quelle programmation il envisage pour la réalisation du schéma directeur des voies navigables. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Je pensais, monsieur Nungesser, que vous alliez vous louer de l'article 89...

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Il a failli ! *(Sourires.)*

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** ... qui marque, vous l'avez tout de même reconnu, un tournant dans la politique des transports fluviaux dans notre pays.

**M. Antoine Rufenacht.** Sans oublier que nous avons un secrétaire d'Etat qui en est spécialement chargé !

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Il me semble qu'il faut aller à l'essentiel.

Même si, cette année, qui est une année de transition, le budget a diminué de 137 millions de francs, que nous avons mis sur pied, et c'est important, un mécanisme, grâce à l'instauration d'une redevance, permettant à un établissement public industriel et commercial qui aura la faculté d'emprunter, de développer une politique d'entretien, d'aménagement et de création de voies navigables connectées au réseau européen.

Vous avez toujours été un défenseur des voies navigables ; aussi vous donnerai-je une information. Nous avons lancé, comme vous le savez, les études en faveur de la liaison Seine-Nord. Notre dispositif est un tout et implique une réforme, des ressources, un budget, des personnels mis à la disposition de l'E.P.I.C. et la recherche de financements au niveau européen. La Commission des communautés européennes a décidé de participer aux études de Seine-Nord pour 700 000 francs.

Pour la seule année 1991, l'Etat lance l'opération de Bray-Nogent, ce qui intéresse directement les habitants de la région parisienne, mais je précise à la représentation nationale que la mise de la Seine à grand gabarit permettra de faire du port de Rouen le premier port céréalier non seulement d'Europe, mais du monde.

En second lieu, il y aura un aménagement du seuil de terrain, ce qui permettra le passage du trafic fluvio-maritime sur le Rhône. Nous lançons également, comme M. Baumlé l'a rappelé tout à l'heure, l'opération Niffer-Mulhouse, qui, grâce au grand gabarit, permettra de relier le port de Mulhouse au grand canal d'Alsace. Nous achevons cette année le contournement du pont de Mâcon et nous allons lancer les travaux de dragage de la Saône.

L'établissement public, industriel et commercial aura, après avoir passé un contrat avec l'Etat, la possibilité, grâce à ses ressources propres, à ses moyens et à ses capacités d'emprunt, de moderniser le réseau des voies navigables, ce qui sera bien nécessaire à notre pays.

**M. le président.** La parole est à M. Antoine Rufenacht.

**M. Antoine Rufenacht.** Ma question porte sur la signalisation routière dans notre pays. Dans beaucoup de nos agglomérations et sur nombre de nos routes, celle-ci est souvent défectueuse, anachronique et périmée.

Je donnerai deux exemples. A Rouen, les automobilistes qui veulent se rendre au Havre sont incités par les panneaux routiers à utiliser une route nationale dangereuse et surchargée, la R.N. 15, alors que les deux villes sont reliées par autoroute ! En Ile-de-France, c'est un véritable jeu de piste à hauts risques que de vouloir rejoindre l'autoroute de Normandie quand on circule sur l'autoroute du Sud, et vice versa, sans passer par le périphérique parisien qui est constamment encombré.

Les conséquences pour la sécurité et pour le coût collectif du transport par route sont évidentes. Résoudre ces problèmes semble être beaucoup plus difficile qu'on ne l'imagine.

Dans les deux cas que je viens de citer, j'interviens avec constance depuis plus de cinq ans, mais sans aucun succès. On se heurte à des réglemations archaïques et à des enchevêtrements de compétences entre différentes collectivités. On se heurte surtout à des personnes de bonne volonté, mais qui ne comprennent pas que la signalisation est faite pour des automobilistes qui ne connaissent pas la région et qui ne savent pas toujours lire une carte routière.

Ne pensez-vous pas nécessaire de mettre en place un plan complet et moderne de signalisation sur nos grands axes routiers et autoroutiers ? Votre réponse sera sans doute positive. Mais alors, faites établir le plan par des personnes de niveau intellectuel moyen, dont le Q.I. serait normal, et non par des spécialistes de haut vol, et donnez à vos services une enveloppe financière permettant de faire face aux besoins, (Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, en effet, ma réponse est positive, mais ce n'est pas une réponse de circonstance puisque, comme vous le savez, la

signalisation est tout à fait décisive si l'on veut permettre à ceux qui circulent dans notre pays de reconnaître leur route sans la moindre hésitation, sans avoir besoin de consulter un plan au dernier moment.

Nous y sommes donc tout à fait favorables, et nous le sommes tellement qu'a été décidé il y a maintenant deux ans un schéma directeur national, en partant de schémas directeurs départementaux. Ce schéma directeur est en cours d'élaboration.

Vous avez souhaité que ce soient des gens de bon sens...

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** De niveau intellectuel moyen !

**M. Antoine Rufenacht.** Comme vous et nous ! (Sourires.)

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat ... et de niveau moyen** qui s'occupent de cette question. Nos cabinets et nous-mêmes veillerons scrupuleusement à ce que ce plan de circulation et de signalisation soit tout à fait efficace. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

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

**M. Roland Nungesser.** Monsieur le ministre, dans ma question précédente, si je n'ai pas méconnu l'intérêt de l'article 89 et des ressources nouvelles, j'ai regretté, c'est vrai, l'insuffisance des crédits budgétaires. Mais j'ai noté avec beaucoup d'intérêt la réponse de M. le secrétaire d'Etat annonçant l'appoint que la C.E.E. fournirait au financement du canal du Nord à grand gabarit.

Celui-ci est précisément l'objet de ma seconde question.

Compte tenu de l'élément nouveau que vous apportez aujourd'hui, peut-on espérer voir engagée très rapidement la dernière partie des études préalables à la réalisation du grand canal entre la Seine et le Nord, d'autant que - et ce n'est pas à M. le ministre de l'équipement que je le rappellerai - le canal Dunkerque-Valenciennes, qui a été en grande partie financé par la région Nord-Pas-de-Calais, est déjà au grand gabarit ? D'autant aussi que de Compiègne-Sainte-Honorine à Compiègne, l'Oise est déjà à plus de 3 000 tonnes, et que, par conséquent, en fait de canal reliant la Seine et le Nord, il ne s'agit plus que de la jonction entre Compiègne et Valenciennes, soit 100 kilomètres environ.

Ce projet intéresse évidemment la région Nord-Pas-de-Calais et la région Ile-de-France, mais aussi, et peut-être encore plus, la Picardie, pour laquelle sa réalisation constituera un aménagement très précieux du territoire. Il intéressera de même la région de Normandie, et particulièrement ses ports de Rouen et du Havre.

Tous les éléments sont donc réunis pour que la décision soit prise. Les administrations compétentes sont d'accord pour reconnaître son intérêt économique et souligner que son coût financier est sensiblement inférieur à celui des autres grands projets. Compte tenu, en outre, de l'information que vous venez de nous fournir et dont je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, le feu vert pourrait être donné, sinon pour le démarrage immédiat des travaux, du moins pour l'achèvement des études préalables et le lancement des opérations foncières.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, la volonté du Gouvernement est tout à fait claire. La programmation et le financement des études ne posent pas de problèmes. Faisant suite au comité interministériel présidé par le Premier ministre et concernant la modernisation des voies navigables, des orientations ont été définies afin de compléter le dispositif.

J'ai rappelé que la Communauté va symboliquement financer une partie des études. Celles-ci sont d'ores et déjà entièrement financées. Plusieurs tracés étaient prévus à l'origine. Nous nous déterminerons en fonction des études. Mais ce sera le contrat de plan entre l'établissement public industriel et commercial Voies navigables de France et l'Etat qui permettra d'arrêter définitivement la programmation.

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

**M. le président.** Je rappelle que la suite de la discussion des crédits des transports terrestres est inscrite à l'ordre du jour de demain matin.

3

### RÈGLEMENTATION DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

#### Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire

**M. le président.** M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 14 novembre 1990,

« Monsieur le président,

« Conformément à l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi sur la réglementation des télécommunications.

« Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter l'Assemblée nationale à désigner ses représentants à cet organisme.

« J'adresse ce jour à M. le président du Sénat une demande tendant aux mêmes fins.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

Cette communication a été notifiée à M. le président de la commission de la production et des échanges.

Les candidatures devront parvenir à la présidence avant le mardi 20 novembre 1990, à dix-huit heures.

A l'expiration de ce délai, elles seront affichées.

Si le nombre des candidats n'est pas supérieur au nombre de sièges à pourvoir, la nomination prendra effet immédiatement.

Dans le cas contraire, elle aura lieu par scrutin.

4

### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1991 (n° 1593 et lettre rectificative n° 1627, rapport n° 1635 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Affaires sociales et solidarité (*suite*) : articles 92 à 99.

Tome III, volume 2 (Articles 92 à 99. - Institution d'une contribution sociale généralisée) ; avis n° 1636, tome XIX, de M. Michel Coffineau, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures.)

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

# LuraTech

## www.luratech.com