

# JOURNAL OFFICIEL

**DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
DÉBATS PARLEMENTAIRES  
ASSEMBLÉE NATIONALE**

**CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958**

**9<sup>e</sup> Législature**

**PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991-1992**

**(48<sup>e</sup> SÉANCE)**

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

*Luratech*

**1<sup>re</sup> séance du lundi 4 novembre 1991**

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



## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTE DE M. GEORGES HAGE

**1. Rappel au règlement** (p. 5395).

MM. Eric Raoult, le président.

**2. Loi de finances pour 1992 (deuxième partie).** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5395).

**ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE**

**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. Alain Rodet, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les routes et la sécurité routière.

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

MM. Jacques Fleury,  
Charles Fèvre,  
Michel Giraud,  
Michel Voisin,  
Roger Gouhier,  
Michel Noir.

MM. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace ; Michel Giraud, Charles Fèvre.

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

**3. Modification de l'ordre du jour prioritaire** (p. 5411).

**4. Ordre du jour** (p. 5412).

# LuraTech

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

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENTE DE M. GEORGES HAGE,**  
vice-président

La séance est ouverte à dix heures.

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

1

## RAPPEL AU RÈGLEMENT

**M. Eric Raoult.** Monsieur le président, je demande la parole pour un rappel au règlement.

**M. le président.** La parole est à M. Eric Raoult, pour un rappel au règlement.

**M. Eric Raoult.** Monsieur le président, mon rappel au règlement, qui sera très court, se fonde sur les articles 118-1, 52-2 et 58-1 de notre règlement.

Je souhaiterais revenir sur les propos très graves qui ont été tenus ici-même, jeudi matin, par Mme le secrétaire d'Etat aux droits des femmes et à la vie quotidienne, propos particulièrement offensants à l'encontre du pape et des évêques.

Le lendemain matin, à l'église Notre-Dame, des militants du mouvement Act-up sont venus perturber la messe de Toussaint sans qu'aucune interpellation - j'insiste sur ce point - ne soit venue ramener un minimum d'ordre. Au même moment, deux autres manifestations confessionnelles, protestante et israélite, ont pu se dérouler sans aucun incident.

Il est légitime que l'on s'interroge : y a-t-il un lien entre ces deux événements, entre les attaques verbales contre l'église catholique, contre les évêques et le pape et, le lendemain, une manifestation particulièrement offensante sur le parvis de Notre-Dame ? (*Sourires sur les bancs du groupe socialiste.*)

Je voudrais donc, monsieur le président, que vous saisissiez le Bureau des propos prononcés dans cette enceinte, qui me paraissent particulièrement intolérants à l'égard de l'église catholique et de l'ensemble des catholiques de notre pays, afin que l'on puisse informer Mme le Premier ministre de notre souhait que Mme le secrétaire d'Etat soit rappelée à l'ordre pour de telles attaques qui sont, j'insiste sur ce point - j'ai fait une petite recherche ce week-end - sans précédent dans cet hémicycle depuis 1905.

**M. Michel Giraud.** Très bien !

**M. le président.** J'évoquerai cette question à la conférence des présidents.

2

## LOI DE FINANCES POUR 1992

(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 1992 (nos 2240, 2255).

## ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE

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 l'espace, 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 l'espace, monsieur le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux, mes chers collègues, le projet de budget des transports terrestres pour 1992 est, compte tenu de l'environnement économique général, un bon budget. Il porte indiscutablement la marque de l'opiniâtreté du ministre...

**M. Michel Giraud.** Il n'y a que cela de vrai !

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** ... chargé d'une responsabilité décisive pour l'aménagement du territoire, l'avenir de la France et la vie quotidienne des Français. Cette action est d'autant plus nécessaire que les besoins sont immenses et que les efforts doivent se poursuivre encore longtemps. Nous sommes conscients, monsieur le ministre, de l'ampleur de la tâche.

Ce budget respecte le contrat de plan Etat-S.N.C.F. Pourquoi le souligner, me direz-vous ? N'est-il pas normal que l'Etat respecte ses engagements ? De plus, clarifiant les responsabilités respectives de chaque partie, ce contrat donne à l'entreprise à la fois des objectifs et un cadre financier stable pour les atteindre, et donc responsabilise pleinement ses dirigeants.

Monsieur le ministre, le respect de la parole de l'Etat devrait, en effet, être si naturel qu'on ne devrait pas en parler. Mais, hélas ! dans d'autres domaines que le vôtre, tel n'est pas le cas. Nous avons tous à l'esprit la spoliation dont les collectivités locales font l'objet au profit du budget de l'Etat par l'abandon de la compensation des exonérations de taxe professionnelle décidées par ce même Etat.

**M. Eric Raoult.** Très juste !

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** Le respect des contrats est un des fondements de la société. Où irait la République si l'Etat prenait l'habitude de donner l'exemple contraire ?

**M. Eric Raoult.** Excellent !

**M. Michel Giraud.** Certes !

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** J'observe d'ailleurs que la parole de l'Etat a été tenue - tel avait été d'ailleurs l'argument principal - lorsqu'il s'est agi de rembourser le ruineux emprunt Giscard.

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.** Exact !

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** Un dramatique accident de chemin de fer vient de mettre, à nouveau, au premier plan de nos obligations l'exigence de sécurité.

Certes, la sécurité est mieux assurée, en France, dans les transports en commun que dans les transports privés. Il serait d'ailleurs utile, monsieur le ministre, que vous fassiez connaître les termes de comparaison en nombre de victimes-voyageurs-kilomètres entre les différents modes de transport.

L'un des maillons faibles de la sécurité, c'est la saturation des réseaux de banlieue. Cette saturation est déjà insupportable pour les voyageurs entassés dans des trains trop souvent en retard ; elle est inadmissible quand elle fait courir un risque d'accident.

L'autre aspect de la sécurité, c'est celui de la tranquillité des voyageurs. Les transporteurs n'ont aucune prise sur les phénomènes de société qui engendrent la délinquance. Ils en sont eux-mêmes victimes. C'est pourquoi ils font des efforts importants, donc coûteux, pour éviter que soient inquiétés les voyageurs. Selon les renseignements qui m'ont été communiqués, le nombre d'agressions dans le métro et les trains de banlieue aurait fortement diminué. Pourriez-vous, monsieur le ministre, nous donner, à cet égard, des informations plus précises ?

**M. Eric Raoult.** Il y en a eu une le week-end dernier.

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** Permettez-moi de rappeler la demande que j'ai déjà formulée il y a un an. J'avais dénoncé l'archaïsme des frontières de compétence géographique entre les services de police, en clair, la territorialité de compétence du préfet de police de Paris. Il me paraissait indispensable, et je n'ai pas changé d'avis, qu'un service de sécurité dans les transports collectifs ait une compétence régionale. On me dit que le décret est prêt, mais qu'il est bloqué, quelque part. Je ne doute pas, monsieur le ministre, que vous saurez le faire réapparaître.

Une troisième observation me paraît nécessaire quant à la capacité de financement des infrastructures et du matériel de transport.

L'Ile-de-France est asphyxiée. Malgré les efforts pour contenir l'évolution démographique en dessous du seuil de croissance naturelle, la population est appelée à augmenter d'un million et demi d'habitants à l'horizon 2015.

Des propositions techniques sont avancées. Mais comment, par qui, dans quel délai et à quelle hauteur seront-elles financées ? Cette question est d'autant plus préoccupante que les capacités d'autofinancement des entreprises publiques de transport sont limitées.

Elle ouvre d'ailleurs un autre champ de réflexion. La région capitale, qui est aussi la plus riche de France, ne doit-elle pas davantage puiser en elle-même, par la tarification ou par l'impôt, financement et capacité de décision ? Notons que le tarif usager est de moitié inférieur à celui de la province et que, toutes dépenses confondues, l'effort de l'Etat représente 2,3 fois celui de la région.

Une quatrième observation concerne le schéma directeur des T.G.V. et les méthodes de décision.

Rendons hommage à ceux qui ont donné à la France le train le plus rapide du monde, donc à la S.N.C.F. et à Alstom. Prenons en compte la logique d'entreprise de la S.N.C.F. qui a guidé le schéma directeur. Mais la logique technique, aussi brillante soit-elle, ne saurait en aucun cas se substituer à la politique d'aménagement du territoire, ni le pouvoir des réseaux technocratiques à la responsabilité des élus.

La S.N.C.F. s'est battue pour ne pas faire passer le T.G.V. par Lille ; heureusement, elle a dû s'incliner. La S.N.C.F. a résisté au tracé passant par Roissy ; on le lui a imposé.

**M. Jacques Fleury.** Dommage qu'on ne lui ait pas imposé le passage par Amiens !

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** La S.N.C.F. a refusé, pendant des années, l'idée de l'interconnexion des T.G.V. et elle se réjouit pourtant aujourd'hui que la gare de Massy, qu'elle a su admirablement réussir (*Sourires*), permette des liaisons interrégionales et bientôt internationales.

Mais d'autres problèmes aussi lourds de conséquences exigent que les élus en décident. On connaît ceux du tracé Méditerranée. On parle moins de la bretelle Libourne-Toulouse, qui éviterait Bordeaux pour gagner quelques minutes. Qui ne comprend qu'une telle invention est une monstruosité en matière d'aménagement du territoire, alors qu'il faut renforcer les liaisons Bordeaux-Méditerranée pour en faire un axe de développement économique puissant ?

Qui a inventé la solution technique de barreau Sud en Ile-de-France, unanimement rejetée par les maires de l'Essonne, que la S.N.C.F. a réussi à faire adopter par le

C.I.A.T., mettant tout l'Ouest de Paris, de la Normandie au quartier d'affaires de La Défense, à l'écart du trafic international ?

Il faut ajouter au contournement par l'Est qui sera mis en service en 1996, un contournement par l'Ouest, de Massy à Roissy par La Défense, ouvert également à une nouvelle génération de trains de banlieue à grande rapidité. Ce périphérique ferroviaire relierait les quatre centres d'excellence européenne autour de Paris, inscrits dans l'avant-projet de schéma directeur de l'Ile-de-France, et permettrait toutes les liaisons interrégionales et internationales, sans passer par Paris et sans rupture de charge. J'espère que le bon sens prévaudra. En tout cas, sachez que j'y mettrai toutes mes forces.

**M. Eric Raoult.** Très bien !

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** C'est dans le même esprit, celui de l'aménagement du territoire et du service public, que doivent être traitées les questions de desserte, à tous les niveaux, des villes de province.

Monsieur le ministre, vous allez ouvrir un grand débat national sur les infrastructures de transports, y compris donc les voies navigables. Il est indispensable qu'il soit conclu par un vote du Parlement. Et sans tarder, monsieur le président, je dépose sur votre bureau une proposition de loi tendant à compléter l'article 34 de la Constitution et à inclure dans le domaine législatif les schémas directeurs des infrastructures de transport. (*M. le rapporteur spécial remet le texte de la proposition de loi à M. le président.* - *Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.*)

Ces observations fondamentales étant faites, je voudrais procéder à quelques points d'analyse.

Constatons d'abord que la répartition intermodale du trafic marchandises est défavorable au fer et à la voie d'eau : baisse de 2 p. 100 sur un an pour le fer et de 4 p. 100 pour le trafic fluvial.

Cette tendance n'est pas propre à la France, mais elle prend une importance particulière dans notre pays où les voies navigables ne jouent pas le même rôle qu'ailleurs. Les conséquences sur l'environnement sont graves en termes de pollution, d'encombrement des routes, d'insécurité routière et de coût social.

Certes, la S.N.C.F. en est parfaitement conscient et s'emploie à s'adapter aux conditions de la concurrence. Mais ne faut-il pas s'inquiéter du risque de délocalisation hors de Paris des plates-formes de fret ? Ne faut-il pas s'étonner que 90 p. 100 des approvisionnements du marché de Rungis soient le fait des transporteurs routiers ? Et si, comme d'autres pays européens, la France interdisait le transit routier international, la S.N.C.F. serait-elle capable de transporter les camions ? D'après mes informations, il semble que non.

Pourtant, il ne sera pas indéfiniment supportable, financièrement et en termes de sécurité, de laisser croître le trafic routier.

Les décisions à prendre ne sont pas du seul ressort de la S.N.C.F. Elles sont de la responsabilité de l'Etat.

En ce qui concerne le trafic voyageurs, cette évolution est un peu plus favorable à la S.N.C.F., grâce, essentiellement, au réseau T.G.V., qui a transformé l'image du train et concurrence l'avion sur les moyennes distances.

Les concours financiers de l'Etat à la S.N.C.F. pour 1992 sont en progression de 3,46 p. 100 par rapport à 1991. S'y ajoutent un certain nombre de compensations détaillées dans mon rapport écrit.

La situation financière de l'entreprise ne pouvait échapper aux conséquences de la morosité économique générale, entraînant une divergence sensible entre l'accroissement des recettes et des dépenses. Le fret reste déficitaire, mais l'équilibre budgétaire, après des années de profit, reste possible en fin d'année.

A noter que l'Etat, ainsi que je l'avais souhaité, a allégé par le contrat de plan, en créant un « service annexe d'amortissement de la dette », l'enjettement de la S.N.C.F. C'est ainsi que trente-huit milliards de francs ont été transférés à ce service annexe. Ce montant est égal au montant des déficits cumulés à la fin du précédent contrat de plan, qui représentent les charges indues de la S.N.C.F., à la différence de celles contractées pour financer des investissements.

La S.N.C.F. distingue désormais son endettement propre et celui du service annexe de la dette.

Au 30 juin de cette année, l'encours de la dette à long terme de la S.N.C.F. s'élevait à soixante-quinze milliards et demi de francs.

Cependant, un effort d'investissement annuel de plus de vingt milliards, comparé à une capacité d'autofinancement de cinq milliards, montre les limites des possibilités qu'aura, à l'avenir, la S.N.C.F., de faire face à ses objectifs d'équipement.

Parmi ceux-ci, il faudra faire un choix. Le réseau T.G.V. est le navire amiral de la S.N.C.F. Il faut dire clairement quelles sommes la collectivité publique, sous diverses formes, peut consacrer à l'extension du réseau T.G.V. d'ici à 2005. Il faut dire clairement à quelles lignes ces financements pour 1992-2005 seront affectés et dire dans quel ordre ces lignes seront construites.

Le T.G.V. est une exigence : elle n'est pas la seule. Le prolongement vers la Méditerranée ou la Bretagne, les liaisons Tours-Bordeaux, Bordeaux-Méditerranée, Lyon-Turin, Rhin-Rhône, Normandie vers la Défense, le contournement de Paris par l'Ouest : il faudra très vite établir des priorités. L'absence de décision politique laisse le champ libre aux décisions de techniciens, dont ce n'est pas la mission.

La même méthode doit s'appliquer au trafic banlieue et trafic province. Mais quelle somme y consacrer ? Quelles priorités choisir ?

Dans ce secteur, il faut réhabiliter le Plan. Il faut dire clairement qu'il ne saurait être question d'investissements à deux vitesses : tout pour le T.G.V., et la part du pauvre pour les lignes de banlieue, c'est-à-dire la vie quotidienne, et pour les dessertes de province, c'est-à-dire l'aménagement de l'espace.

Les transports collectifs en Ile-de-France s'inscrivent désormais dans un cadre nouveau, celui de l'avant-projet de schéma directeur. Création de rocadés, prolongement de radiales constitueront un bon maillage du réseau.

Néanmoins cependant que les projets Eole et Météor, que j'évoquais l'an dernier à cette tribune, prennent du retard et que la situation des lignes A, B et C se dégrade dangereusement.

Les concours de l'Etat s'élèveront en 1992 à 5 219 millions de francs, en progression de 0,8 p. 100. Quant au relèvement des tarifs de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. Banlieue - 5,8 p. 100 au 1<sup>er</sup> août 1991 - il permettra la stabilisation du montant de l'indemnité compensatrice. Le versement transport joue un rôle essentiel. Au-delà des compensations au titre de la carte orange, il contribue directement aux financements des investissements de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. Banlieue.

L'extension de la desserte des transports parisiens aux limites de la région Ile-de-France est un événement important. Le taux du versement transport a été fixé à 1,2 p. 100 comme dans les départements de la grande couronne, cependant que la loi d'orientation sur la ville a décidé un nouveau relèvement de 0,2 p. 100 à Paris et dans les Hauts-de-Seine.

Vous trouverez dans mon rapport écrit des tableaux décrivant l'évolution de la répartition du financement des charges d'exploitation dans le sens d'un léger désengagement de l'Etat et, pour ma part, je ne m'en plaindrai pas - n'y voyez donc pas là une critique, monsieur le ministre !

Le trafic est en baisse de 2,2 p. 100 pour les six premiers mois de l'année. Cependant, l'hypothèse retenue par la R.A.T.P. pour 1992 est fondée sur une hausse de 1,46 p. 100. Mais j'observe que, manifestement, l'insuffisance de l'offre de transport en commun incite à l'utilisation de la voiture.

Pour ce qui est des projets inscrits dans les contrats de plan Etat-région selon la clé de financement 40-40-20 - je n'y reviens pas ; cela figure dans le rapport écrit et j'avais développé cette question en dernier -, les crédits sont portés à 9,62 milliards de francs. Ils ne suffiront pas, cependant, à tenir les délais prévus en raison, notamment, des dépassements des coûts prévisionnels des lignes nouvelles.

Les subventions de l'Etat s'appliquent à un degré moindre aux transports collectifs de province. Les crédits d'aménagement d'infrastructure de voirie pour les transports collectifs urbains - tramways, métros - atteindront 480 millions de francs en autorisations de programme, soit une hausse de

6,6 p. 100, les crédits de paiement seront contenus à 325,4 millions de francs ; ils seront donc en baisse de 4,85 p. 100. Le détail des opérations financées en 1992 figure également dans le rapport écrit.

Les transports collectifs non urbains font l'objet de contrats Etat-département et Etat-région. Si les autorisations de programme sont en diminution de 10 p. 100 par rapport à 1991, les crédits de paiement vont progresser de 11,6 p. 100.

Les voies navigables avaient fait l'objet de longs développements dans mes rapports précédents. Je m'étais félicité de la réforme dont elles faisaient l'objet. Elle est mise en application cette année avec la création de l'établissement public Voie navigable de France, chargé de l'exploitation, de l'entretien, de l'amélioration, de l'extension des voies navigables et de leurs dépendances ainsi que de la gestion du domaine de l'Etat, toutes activités nécessaires à l'accomplissement de ses missions. Il perçoit, en contrepartie, des taxes, des redevances, des droits fixes et des péages. Je suis cependant préoccupé par un effet de vases communicants entre le budget général et ces ressources propres.

**M. Michel Giraud.** Très bien !

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** L'année dernière, j'avais joint au rapport écrit une analyse serrée des perspectives du marché américain pour les trains à grande vitesse. J'avais, à cette même tribune, émis des critiques justifiées à l'encontre de la combativité insuffisante d'Alstom, selon qui les Américains ne se doteraient jamais d'un train à grande vitesse. Je me réjouis d'autant plus du choix des autorités du Texas en faveur du train français, ainsi que de la qualité du travail de Morrisson-Knudsen et de M. Barnes. Les négociations pour la constitution du tour de table sont en bonne voie, selon les informations que l'on m'a communiquées récemment.

En outre, la direction des transports terrestres et la *Federal Railways Administration* sont en passe de signer un avenant à leur accord, avenant qui devrait faciliter l'homologation du système T.G.V. par les autorités américaines. Je souhaite que le succès du T.G.V. suive, sur le marché mondial, les traces de celui d'Airbus et d'Ariane.

Telles sont, rapidement esquissées, les grandes lignes du rapport écrit. Sur ma proposition, la commission des finances a adopté ce projet de budget. Je souhaite que l'Assemblée nationale la suive. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Alain Rodet, rapporteur spécial.** L'examen des crédits consacrés aux routes et à la sécurité routière est suivi désormais avec une très grande attention. Comment peut-il en être autrement ? D'abord, il est admis que les premiers restent, quoi qu'on puisse dire, un moyen irremplaçable d'aménagement du territoire. Certes, ce ne sont pas les seuls, mais ils constituent bien l'une des conditions impératives à tout développement équilibré du territoire national ; ensuite, l'évolution du trafic exige un effort accru tenant, d'une part, aux exigences croissantes et légitimes d'une meilleure sécurité, d'autre part, aux flux grandissants que va entraîner l'accélération du processus d'intégration européenne ; enfin, parce que les pays de la Communauté, y compris la France, ont, depuis de nombreuses années, exercé après exercice, pris du retard dans l'effort général d'équipement routier.

En effet, en dépit des progrès incontestables qui ont été enregistrés, les investissements routiers, rapportés au P.N.B., ont baissé. Ce phénomène, je le répète, n'est pas propre à la France ; il a été souligné récemment dans le rapport d'un groupe de réflexion constitué à l'échelon européen et présidé par M. Giovanni Agnelli.

Monsieur le ministre, les crédits routiers ont connu depuis près de quatre ans une évolution satisfaisante qu'ont interrompue au printemps dernier les mesures de régulation budgétaire. Le train d'annulations décidé à cette époque fut mal ressenti car il remettait en cause le calendrier des projets dont le respect scrupuleux avait fait l'objet de la part du Gouvernement d'engagements solennels. Ces décisions lourdement pénalisantes pour certains axes, donc pour certaines régions, appellent une correction urgente que le projet de budget, dans sa version initiale, ne semble pas en mesure d'opérer.

En effet, dans son état actuel, le budget des routes, s'il répond parfaitement, sans doute, aux exigences de maîtrise du déficit budgétaire, n'est pas complètement cohérent avec une logique d'aménagement équilibré du territoire. Si je prends un exemple que je connais plus particulièrement, l'objectif initial de l'achèvement de la modernisation de la R.N. 20 à l'horizon de 1996 semble difficilement réalisable. Cette situation est d'autant plus préoccupante que l'achèvement des liaisons pour la Tarentaise devrait dégager des moyens nouveaux, de même que la mise en service en 1993 du lien Transmanche.

Si l'on regarde l'évolution des crédits, on s'aperçoit que la baisse des moyens d'engagement en 1992 par rapport à 1991 sera de l'ordre de 25 p. 100, et qu'elle sera ramenée à 6,3 p. 100, si l'on prend comme base le budget de 1991 après les annulations du mois de mars.

Les crédits de paiement connaîtront une évolution moins défavorable, avec une baisse de 3,9 p. 100 si l'on compare les lois de finances initiales de 1992 et de 1991, et une augmentation de 15,8 p. 100 si l'on prend en compte les annulations du printemps dernier.

Pendant, quelques correctifs méritent d'être apportés à cette vision plutôt sombre qui se dégage de la lecture du document. En premier lieu, les investissements autoroutiers sont financés, pour l'essentiel, par les sociétés autoroutières. En deuxième lieu, il faut reconnaître que beaucoup a été fait depuis 1988, et je suis le premier à saluer l'effort accompli. Troisièmement, je me demande si l'on n'est pas allé un peu trop loin dans la contractualisation des relations Etat-région pour ce qui concerne les investissements routiers, réduisant ainsi à peu de chose la marge de manœuvre du Gouvernement en cas de difficultés conjoncturelles et par voie de conséquence en cas de nécessité d'une régulation budgétaire.

Je voudrais revenir un instant sur les annulations. Je signalerai, en effet, qu'elles ont porté principalement sur les régions les plus démunies et donc les investissements n'étaient pas contractualisés, contribuant ainsi à aggraver certaines inégalités structurelles entre régions. A titre d'exemple, la programmation initiale en 1991 de l'autoroute A20 Vierzon-Brive, pour laquelle le ministère de l'équipement et tous les fonctionnaires des différentes D.D.E. concernées se sont engagés dans une logique d'entreprise, avait été dotée d'une enveloppe de 453,4 millions de francs. A la suite des annulations, cette dernière a été limitée à 220,7 millions de francs, décision évidemment inacceptable. Un effort de rigueur budgétaire s'imposait, sans doute, mais, à tout prendre, il eût mieux valu répartir l'effort entre contrats de plan et autres investissements, d'autant plus que certaines collectivités territoriales n'ont pas toujours versé la totalité de leur contribution en temps utile.

On peut donc considérer que, compte tenu des crédits affectés, mais également d'une certaine lenteur dans leur consommation, le taux de réalisation de ces contrats à la fin de l'année 1993 ne devrait pas dépasser 70 p. 100, ce qui laisserait encore une somme importante à financer pour les années à venir. Cela dit, la fin du programme de la Tarentaise laisse espérer que de nouveaux moyens seront dégagés.

J'en reviens à l'interrogation de plusieurs collègues lors de l'examen du projet en commission : ne sommes-nous pas prisonniers d'une contractualisation excessive ? De fait, on a sacrifié, temporairement, je l'espère, des liaisons essentielles pour l'aménagement du territoire sans pour autant permettre à l'Etat de respecter, par ailleurs, ses engagements dans le domaine des contrats de plan Etat-région. Je ne peux donc que renouveler avec force mon souhait de voir abondées ces dotations et mieux répartis d'éventuels sacrifices.

S'agissant d'Autoroutes de France, le C.I.A.T. du 17 novembre 1988 avait, en effet, décidé que le système autoroutier contribuerait aux investissements sur le réseau routier national non concédé, par l'affectation au budget des routes de 2 500 millions de francs en valeur 1989 prélevés sur les excédents de la société au titre des avances précédemment consenties par l'Etat. A l'heure actuelle, seuls un peu plus de 800 millions de francs sont parvenus au budget des routes. La situation financière d'Autoroutes de France doit permettre, normalement, de faire mieux. Les recettes d'exploitation ont couvert les charges d'exploitation et dégagé un solde consolidé de 5 257 millions de francs, avant, bien sûr, le remboursement des emprunts, lequel s'établit aux alentours de 2 500 millions de francs. Le solde disponible serait donc un

peu supérieur à 2 700 millions de francs. Compte tenu des avances restant dues à Autoroutes de France, on peut estimer à un peu plus de 1 200 millions de francs la somme qui pourra être affectée à l'autofinancement.

Du côté des recettes, il faut peut-être aussi s'interroger sur la politique des péages. La décision que vous avez prise, monsieur le ministre, le 1<sup>er</sup> août 1991, de relèvement des tarifs, me paraît opportune et courageuse, parce qu'elle est intervenue après trente mois de blocage. L'augmentation moyenne qui en résulte est d'environ 4,3 p. 100, soit 3 p. 100 pour les voitures et 8 p. 100 pour les poids lourds. Ces augmentations, parfois critiquées à l'époque, restent, malgré tout, largement inférieures à l'inflation constatée depuis janvier 1989, qui s'établit à plus de 10 p. 100. Elles étaient d'autant plus nécessaires que se poursuit un certain ralentissement de la fréquentation, lié moins aux tarifs qu'à des habitudes différentes prises par un certain nombre d'usagers. Une politique de péage mieux suivie, plus régulière, permettant chaque année des ajustements de faible amplitude mais réguliers, dégagerait des excédents qui, le moment venu, seront toujours utiles pour financer des projets intéressant le réseau autoroutier national non concédé.

Un autre point nous inquiète, les dotations affectées à l'entretien du réseau. Elles sont en baisse assez sensible : 22,2 p. 100 pour les crédits de paiement, quelque 18 p. 100 pour les autorisations de programme. Certes, ce n'est pas trop préoccupant, compte tenu de l'état du réseau. Il n'en est pas moins vrai que si nous voulons éviter de nous retrouver dans la situation des Etats-Unis d'Amérique où le manque d'entretien a imposé par la suite une politique d'investissements très lourde à supporter, il convient de constituer des provisions.

La sécurité routière va connaître, elle aussi, une baisse des crédits de paiement d'environ 7 p. 100 ; ces crédits passeront de 828 millions de francs en 1991 à 769,5 millions. La diminution sera plus importante encore pour les autorisations de programme. Ce projet de budget n'est donc pas complètement satisfaisant sur ce point. Cela dit, il faut bien souligner que, en la matière, tout ne saurait se mesurer au montant des crédits, à l'importance des enveloppes financières. L'évolution des comportements est tout aussi déterminante. Deux postes sont particulièrement touchés. D'abord, le montant des dotations aux collectivités territoriales, qui va passer de 47,5 millions de francs en 1991 à 30 millions de francs ; ensuite, les crédits d'investissements, qui seront fortement affectés.

Cela dit, il faut bien souligner que, s'il est amplifié, l'effort dans les domaines routier et autoroutier aura des répercussions directes et immédiates sur la sécurité routière. Le dernier week-end de la Toussaint a encore été endeuillé par de très graves accidents, survenus généralement sur des axes qui supportent des flux de circulation très importants et qui ne sont pas encore aménagés. Ce fut encore le cas, sur l'autoroute A20 à la hauteur du hameau de Boismandé, bien connu et de triste mémoire, des usagers de l'axe Paris-Vierzon-Toulouse.

Au total, ce projet de budget donne quelques fortes raisons d'inquiétude. Je les ai soulignées en rappelant l'évolution des dotations. Des raisons d'espérer existent, cependant. Lors de votre audition par la commission des finances, monsieur le ministre, vous avez précisé que votre budget était susceptible d'être abondé par des crédits nouveaux, notamment par un prélèvement sur les excédents d'Autoroutes de France, conformément, d'ailleurs, aux décisions du C.I.A.T. de novembre 1988, et que ces crédits pourraient être inscrits dans la prochaine loi de finances rectificative. Au regard de ces précisions, la commission a réservé un accueil plutôt favorable à votre projet de budget. Elle a insisté sur l'absence de contradiction entre la maîtrise des dépenses publiques et les moyens affectés aux routes, dans la mesure où existent des ressources extrabudgétaires. L'essentiel est que les investissements routiers et autoroutiers ne subissent aucun retard. D'ailleurs, il faut noter que les investissements routiers entraînent peu d'importations et qu'ils sont créateurs d'emplois, notamment d'emplois peu qualifiés dont la France a aujourd'hui tant besoin.

Quant au budget de la sécurité routière, s'il n'est pas excellent, mesuré à l'aune de ses moyens budgétaires, il s'inscrit dans le cadre d'une politique courageuse de lutte contre l'insécurité conduite sous votre impulsion, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat. Dans ce domaine, je le répète,

beaucoup dépend de l'évolution des mentalités et des comportements. Pourquoi, en France, les piétons risquent-ils quotidiennement leur vie en traversant les rues dans les passages protégés de nos agglomérations, alors qu'ils ne courent pratiquement aucun danger en Allemagne ou en Norvège ?

Pour tous ces motifs, notamment pour les raisons d'espérer que vous nous avez données lors de votre audition, monsieur le ministre, les membres de la commission ont considéré qu'il était possible de recommander l'adoption des crédits routiers et de la sécurité routière que vous nous proposez. Les déclarations que vous pourriez être conduit à faire seraient fort utiles pour confirmer l'impression favorable que nous avons, en dépit des difficultés conjoncturelles et de leurs conséquences sur l'évolution des dotations pour les routes et la sécurité routière. (*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.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, les crédits que nous examinons aujourd'hui sont ceux d'un secteur capital de la vie économique et sociale de notre pays.

Outils essentiels de l'aménagement du territoire, les transports sont aussi un facteur déterminant au moment où se réalise le grand marché européen.

L'ouverture des frontières comme l'évolution des modes de vie vont générer des besoins croissants. D'ici à 2010, les transports de marchandises devraient augmenter de 50 p. 100 en France et même tripler sur certains axes internationaux ; les transports de voyageurs devraient doubler au cours des dix prochaines années ; les déplacements urbains de la vie quotidienne devraient progresser de 1,5 p. 100 par an.

Pour faire face à ces augmentations de trafic, il est nécessaire de développer de façon considérable les capacités de nos différents réseaux. Cela suppose une forte croissance des investissements consacrés aux infrastructures de transport. En effet, les besoins de financement sont énormes ; selon un rapport récent sur les réseaux français de transport face à l'Europe, près de 105 milliards de francs seraient nécessaires chaque année pour répondre à ce défi quantitatif. Or la France consacre, bon an, mal an, environ 90 milliards à ses infrastructures.

Par ailleurs, les grands projets d'infrastructures soulèvent de plus en plus de protestations de la part des usagers, des riverains, des organisations professionnelles, des associations de défense de l'environnement. Il suffit de rappeler les contestations que suscitent les tracés des lignes ferroviaires à grande vitesse, des autoroutes ou des canaux pour s'en convaincre.

A ces réactions très vives s'ajoute la crainte d'une « France à deux vitesses » qui miserait sur les technologies de pointe, comme le T.G.V., et les liaisons entre les grandes métropoles, en laissant de côté les régions moins bien loties de par leur situation géographique ou leur vitalité économique.

Le choix des infrastructures est, en effet, loin d'être neutre : la structure des réseaux conditionne notamment la localisation des activités et constitue un instrument déterminant d'aménagement du territoire.

Il nous faut donc relever un double défi, à la fois quantitatif et qualitatif, pour surmonter des intérêts souvent contradictoires entre rentabilité économique, desserte de l'ensemble du territoire, respect de l'environnement et ouverture sur l'Europe.

Pour satisfaire à ces exigences multiples, les choix devant lesquels nous nous trouvons sont complexes.

Quelle ampleur donner à notre réseau ?

Comment améliorer les complémentarités entre les différents projets d'infrastructures ?

Quels moyens pouvons-nous mobiliser pour financer les investissements nécessaires ?

Comment associer l'ensemble des personnes concernées à la réflexion préalable aux prises de décisions ?

Comment assurer une meilleure répartition entre les différents modes de transport, alors que plus de 82 p. 100 des Français utilisent leur voiture pour se déplacer et que le transport routier absorbe plus de 66 p. 100 du transport de marchandises ?

Tels sont, à mes yeux, les grands choix devant lesquels nous sommes placés et qui engageront notre pays pour de nombreuses années.

Vous avez pris, tout récemment, monsieur le ministre, une initiative dont je voudrais souligner l'importance : en lançant un vaste débat national sur les infrastructures de transport et leur financement - débat qui devra être conclu par un vote du Parlement comme l'a affirmé tout à l'heure notre collègue Claude Germon - vous avez non seulement pris la mesure des enjeux, mais aussi et surtout montré votre détermination à concilier la gestion à court terme et la préparation de l'avenir, à l'approche du deuxième millénaire. Je souhaite que cette entreprise soit couronnée de succès, à l'image du travail que vous avez accompli naguère pour préparer la réforme des postes et télécommunications, à l'occasion de laquelle la « méthode Quilès » a fait la preuve de son efficacité.

La période que nous abordons est en effet une période clé. J'en veux pour preuve les décisions importantes qui ont été prises au cours des derniers mois : l'adoption du schéma directeur des lignes ferroviaires à grande vitesse, l'approbation d'un nouveau schéma autoroutier, la mise en place d'un nouvel établissement pour la gestion des voies navigables sont autant de points positifs que je tenais à mettre en avant.

Bien entendu, le projet de budget traduit les mutations en cours. Il poursuit les efforts de modernisation entrepris tout en étant marqué par le contexte de rigueur et le ralentissement de la croissance. Compte tenu des contraintes économiques et financières actuelles, il s'agit, messieurs les ministres, d'un bon budget. Il contient cependant des zones d'ombre qu'il convient d'éclaircir.

Bon budget, tout d'abord, pour les transports collectifs, qui restent une priorité.

La S.N.C.F. voit les concours de l'Etat croître de 2,5 milliards de francs. Si l'Etat respecte ainsi le contrat de plan conclu l'an dernier, il n'est pas certain néanmoins que la société nationale puisse maintenir son équilibre financier. Elle a, certes, réalisé un bénéfice de 17 millions de francs en 1990, mais sa situation s'est nettement dégradée depuis : la baisse du trafic au cours du premier semestre, tant pour les voyageurs que pour le fret, a provoqué une chute des recettes d'exploitation de 5,3 p. 100.

Pour tenter de sauvegarder son équilibre financier, la S.N.C.F. a dû renforcer le plan d'économies qu'elle a arrêté au mois de mars. Il porte sur 1 milliard de francs de dépenses, dont 600 millions sur le budget d'exploitation. Ces mesures se traduisent notamment par des suppressions ou des regroupements de lignes sur le réseau classique et par une réduction des effectifs supérieure aux objectifs initiaux. En outre, quelque 400 millions de francs d'investissements seront différés sur un programme qui reste très important puisqu'il s'élève à 22 milliards de francs. Je souhaite cependant que les travaux liés à la sécurité ne soient en aucun cas différés.

En dépit de ces efforts, l'équilibre des comptes en fin d'année - principal objectif du contrat de plan - pourrait être compromis.

Je saisis l'occasion de l'examen de ce budget pour vous rappeler notre attachement à la modernisation des lignes régionales, dont il convient d'assurer la complémentarité avec les liaisons à grande vitesse, dans un esprit de service public. Il s'agit là d'un défi essentiel, tant pour l'aménagement du territoire que pour l'égalité des citoyens devant les liaisons ferroviaires. Pour relever ce défi, les collectivités locales, notamment les régions, ont un rôle essentiel à jouer.

Le budget traduit également un effort soutenu en faveur des transports collectifs parisiens. Si la contribution de l'Etat au fonctionnement progresse peu, les subventions d'investissement augmentent de près de 50 p. 100 en autorisations de programme. Les transports collectifs de province bénéficient, eux aussi, d'une majoration de 6,7 p. 100 de leur dotation, ce qui permet d'accélérer le programme d'investissement pour la réalisation de métros et tramways dans les grandes métropoles, notamment à Strasbourg.

Je souhaiterais, à cet égard, monsieur le ministre, que vous nous fassiez part de votre sentiment sur le mode de financement des transports urbains de province, en particulier sur la refonte du versement transport et la libre fixation des tarifs, deux réformes qui, conjuguées avec une hausse sensible de la dotation budgétaire, permettraient aux transports collectifs urbains, notamment à l'autobus, de retrouver de nouvelles

parts de marché et de lutter contre l'asphyxie progressive de nos villes que provoque l'augmentation constante de l'utilisation de la voiture.

Bon budget également pour les voies navigables, dont la réforme constitue une étape essentielle pour améliorer l'entretien et le développement du réseau. Je me félicite de la mise en œuvre rapide de la réforme comme de l'accroissement des ressources de l'établissement Voies navigables de France, qui permet en particulier d'amorcer la modernisation de la liaison Rhin-Rhône avec le lancement des travaux entre Niffer et Mulhouse, même s'il apparaît qu'ils n'auront pas l'ampleur et ne seront pas effectués au rythme que nous aurions souhaités.

Cependant, l'effort propre de l'Etat est particulièrement faible, de l'ordre de 104 millions de francs, inférieur de moitié aux crédits mis en place en 1991 par le ministère des transports.

Après ces appréciations positives, je me vois dans l'obligation, monsieur le ministre, de vous faire part de mes interrogations - et même de mon inquiétude - face à l'évolution du budget des routes.

Vous avez vous-même reconnu devant la commission que ce budget n'était pas, en l'état actuel, satisfaisant. En effet, après les fortes annulations de crédits opérées en 1990, il baisse globalement de 5,7 p. 100. La diminution concerne aussi bien les crédits d'entretien, ce qui n'est malheureusement pas nouveau, que les investissements. Pour ces derniers, les moyens d'engagement diminuent de près de 30 p. 100 par rapport au budget voté en 1991 et de 9,4 p. 100 si l'on tient compte des annulations de crédits. Même si les moyens de paiement progressent de leur côté, cette évolution est préoccupante.

Certes, les grands programmes nationaux concernant les R.N. 7, R.N. 9 et R.N. 20 voient leur dotation améliorée, mais elle reste malgré tout inférieure au niveau qu'elle avait atteint dans le budget voté de 1991. Cela risque de retarder l'achèvement de projets dont la contribution à l'aménagement du territoire est pourtant essentielle.

Tout aussi préoccupante est la forte diminution des crédits affectés aux contrats de plan. Les moyens d'engagement baissent de près de 30 p. 100 par rapport au budget voté de 1991 et de 14,6 p. 100 par rapport aux ressources disponibles après les annulations de crédits. L'enveloppe prévue, 3,3 milliards de francs, est largement insuffisante pour assurer le respect des engagements de l'Etat.

Vous nous avez précisé en commission, monsieur le ministre, que ces crédits pourraient être abondés par un prélèvement sur les excédents d'Autoroutes de France, conformément aux décisions du C.I.A.T. du 17 novembre 1988. Je voudrais que vous réaffirmiez aujourd'hui votre engagement devant l'ensemble de nos collègues et que vous nous apportiez, si cela vous est possible, des précisions quant au montant de cette contribution.

Enfin, l'évolution des crédits d'entretien me plonge dans un abîme de perplexité. Après une stagnation en francs constants en 1991, la dotation globale des programmes d'entretien enregistre en 1992 une régression de 13,6 p. 100 en moyens d'engagement et de 12,2 p. 100 en moyens de paiement. La dotation destinée au renforcement des ouvrages d'art enregistre une baisse en francs constants par rapport au budget voté de 1991, dans la mesure où son montant est absolument identique. Il me semble que ces crédits sont inférieurs aux besoins puisqu'ils ne permettent de renforcer que 0,7 p. 100 du patrimoine.

Les autres programmes sont quasiment sacrifiés. C'est notamment le cas des renforcements coordonnés de chaussées par itinéraire. Après la baisse déjà constatée l'an dernier, ces crédits connaissent une nouvelle diminution de plus de 32 p. 100 en moyens d'engagement et de plus de 23 p. 100 en moyens de paiement. Je me permets de rappeler à titre d'exemple que les travaux de renforcement coordonné de la R.N. 66, notamment dans la traversée de ma commune, prendront de ce fait un nouveau retard. Mais ce dossier sera plus précisément exposé par mon collègue M. Reitzer.

Il s'agit là de deux illustrations frappantes d'une évolution très inquiétante : de stagnation en diminution, de gel des crédits en annulation, on en arrive à une situation dangereuse. Qu'on en juge : depuis 1980 les dotations d'entretien ont augmenté de 4 p. 100 seulement alors que les surfaces à entretenir se sont accrues de 14 p. 100 et le trafic de 31 p. 100.

Les contraintes budgétaires sont telles que l'on ne peut sans doute faire progresser tous les postes au même rythme, mais il me paraît de plus en plus évident que l'entretien du réseau routier doit redevenir une priorité.

**M. Michel Giraud.** Très bien !

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** Dans le même domaine, et bien que les financements soient extrabudgétaires, je me félicite en revanche de la progression du nombre de kilomètres d'autoroutes lancés en 1991. Je souhaite que les décisions du F.D.E.S. permettent au minimum le maintien de cet effort en 1992. Par ailleurs, la majoration des tarifs de péage intervenue le 1<sup>er</sup> août dernier est une mesure pleinement justifiée.

J'en viens maintenant à la sécurité routière. Je suis particulièrement sensible à cette question et me félicite de la politique dynamique dont elle fait l'objet, qu'il s'agisse de l'activité législative et réglementaire intense qu'elle suscite - mise en œuvre du permis à points et du contrôle technique des véhicules, abaissement à 50 kilomètres heure de la vitesse maximale en agglomération, généralisation des contrôles inopinés d'alcoolémie - ou de la mobilisation de tous les acteurs concernés.

L'année 1991 marque aussi une étape importante dans la voie de l'harmonisation européenne. Alors que, jusqu'à présent, trois Etats membres contestaient le principe de la compétence communautaire dans le domaine de la sécurité routière, de nouvelles perspectives semblent se dégager. Deux directives adoptées au mois de juin dernier ont ainsi permis d'harmoniser les conditions de délivrance des permis de conduire et le contrôle technique des véhicules.

Ces efforts soutenus commencent à porter leurs fruits : les chiffres du premier semestre de 1991 montrent, en effet, une tendance à l'amélioration. Cependant, le bilan n'est toujours pas satisfaisant : la France reste, envers et contre tout, l'un des pays d'Europe où les routes sont les plus meurtrières, loin devant l'Allemagne et le Royaume-Uni. De plus, si les dernières évolutions sont encourageantes, l'amélioration reste néanmoins fragile, ce qui impose de ne pas relâcher l'effort.

A cet égard, je regrette vivement la diminution du budget de la sécurité routière, et notamment la baisse des crédits affectés à la politique contractuelle menée avec les collectivités territoriales.

Je conclurai, messieurs les ministres, en abordant quelques questions qui me tiennent particulièrement à cœur.

En premier lieu, j'insisterai sur la nécessité de prendre une décision rapide sur le lancement des prochaines lignes à grande vitesse. Vous permettrez à un élu alsacien de rappeler son attachement au lancement du chantier T.G.V. Est, ...

**M. Jean-Luc Reitzer.** Très bien ! Il serait temps !

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** ... considéré désormais comme prioritaire. Je souhaite que la nouvelle mission confiée à M. Essig parvienne enfin à mobiliser les investissements nécessaires et que le démarrage de l'opération ne soit pas reporté une nouvelle fois. J'aimerais, monsieur le ministre, que vous nous précisiez quand seront engagées les études préalables à la déclaration d'utilité publique. La S.N.C.F. attend, sur ce point précis, le feu vert du Gouvernement.

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

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** En second lieu, il est absolument indispensable de ramener sur le rail et la voie d'eau une part du trafic pour éviter la saturation de nos axes routiers et réduire les nuisances pour l'environnement. Le transport combiné, qui utilise de manière optimale les avantages de chaque mode, doit notamment faire l'objet d'une politique active. Je souhaite, monsieur le ministre, que vous donniez une impulsion décisive à son développement.

Enfin, je m'interroge sur la politique de relance de la voie d'eau. Compte tenu de l'état du réseau, les ressources, bien qu'elles progressent, sont encore insuffisantes. Les premières opérations de modernisation de la liaison Rhin-Rhône ont commencé, ce dont je ne peux que me réjouir, mais, compte tenu des investissements considérables qu'il faudrait y consacrer, il me semble que d'autres ressources devront être mobilisées. Dans ces conditions, le Gouvernement envisage-t-il de

faire appel à des capitaux privés ou au concours de fonds européens pour financer le développement de nos infrastructures fluviales ?

D'autre part, envisage-t-il l'établissement d'un contrat de plan entre l'Etat et Voies navigables de France, qui déterminerait les objectifs généraux assignés à cet établissement public et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre ?

**M. Roland Nungesser.** Très bien !

**M. Jean-Pierre Bœumler, rapporteur pour avis.** Telles sont, messieurs les ministres, les quelques réflexions dont je désirais vous faire part dans ce débat. J'ai certes plutôt mis l'accent sur certains éléments qui posent problème que sur les aspects positifs de ces crédits budgétaires.

**M. Jean-Luc Reitzer.** C'eût été difficile !

**M. Jean-Pierre Bœumler, rapporteur pour avis.** Il n'en reste pas moins que ce projet de budget est globalement satisfaisant, si vous pouvez confirmer les engagements pris sur le budget des routes pour respecter les contrats de plan. C'est pourquoi la commission de la production et des échanges a donné un avis favorable à son adoption. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Jacques Fleury.** Monsieur le ministre, l'excellent travail de nos rapporteurs me permettra de limiter mon exposé à l'essentiel des positions du groupe socialiste. Je n'évoquerai donc que brièvement, mais avec force, l'aspect très préoccupant du budget des routes, et j'espère comme eux que vous pourrez prendre rapidement en compte notre souci de voir ces crédits sérieusement améliorés.

J'insisterai plutôt sur les liens entre les infrastructures de transport et l'aménagement du territoire. Mais je veux auparavant réaffirmer ici la très vive préoccupation - encore est-ce un terme très diplomatique - que j'avais déjà manifestée l'an dernier devant la baisse continue des crédits d'entretien des routes. Mon inquiétude porte également sur la diminution, en particulier dans mon département, des moyens humains de l'administration de l'équipement, qui se traduit par des délais d'intervention accrus.

Vous nous assurez que les contrats de plan Etat-régions concernant les programmes routiers seront respectés. C'est en effet une nécessité si l'on veut maintenir la confiance dans la parole de l'Etat, et M. le rapporteur spécial Germon l'a déjà souligné. Cependant, il existe d'autres priorités, nationales celles-là, dont le respect est primordial si l'on veut assurer le désenclavement de certaines régions et mener une politique d'aménagement du territoire digne de ce nom : je veux parler de la mise en autoroute hors péage des R.N. 9 et R.N. 20 et du programme spécifique de la R.N. 7.

Ces équipements routiers, dont les plus hautes autorités de l'Etat ont reconnu le caractère prioritaire, sont financés à 100 p. 100 par l'Etat et, de ce fait, ont fait les frais des annulations de mars dernier. Ce budget relance ces projets, mais de manière insuffisante. C'est pourquoi je me demande, au nom du groupe socialiste, après M. le rapporteur Rodet, s'il n'existe pas un meilleur compromis entre le respect de ces priorités nationales et celui des engagements pris auprès des régions.

Concernant les autoroutes, je tiens à mon tour à vous féliciter, monsieur le ministre, du courage dont vous avez fait preuve en décidant d'augmenter les péages, répondant ainsi à une demande que j'avais moi-même formulée l'an dernier. Cette mesure devrait nous permettre d'assurer aux sociétés d'autoroutes les meilleures conditions financières pour la réalisation du schéma autoroutier et d'apporter au reste du réseau les ressources extrabudgétaires dont il a besoin.

Cette augmentation nécessaire et encore insuffisante a cependant été très brutale, ce qui explique son caractère impopulaire auprès des usagers. J'aimerais donc savoir ce que vous penseriez d'une politique tarifaire plus régulière, plus progressive et donc moins choquante pour les usagers, mais qui permettrait néanmoins de dégager les crédits nécessaires et suffisants pour la politique que nous souhaitons conduire.

La S.N.C.F. est la principale bénéficiaire du budget de 1992. Les engagements contractuels pris à son égard seront tenus et permettront d'atteindre l'objectif d'équilibre de son compte d'exploitation à l'échéance 1994.

Il ne faudrait cependant pas sacrifier à cet objectif celui, tout aussi fondamental, d'aménagement du territoire, par un désengagement de la S.N.C.F. de certaines lignes ou certains trains qu'elle juge non rentables - ce dont je peux témoigner, comme tout un chacun ici - et par la déshumanisation de certaines gares pour des raisons de productivité.

De même, le T.G.V. devrait pouvoir redonner de l'élan aux trains locaux et, de ce fait, permettre une égalité entre les citoyens en matière d'aménagement du territoire. Vous savez, monsieur le ministre, comme beaucoup de nos collègues, combien nous sommes attachés à la notion de service public.

La S.N.C.F. ne doit pas non plus négliger la question de la sécurité, et l'actualité récente vient d'en rappeler malheureusement l'importance.

Actuellement, les instances chargées d'élaborer les schémas directeurs routier, autoroutier et celui des T.G.V. communiquent peu entre elles. Je me réjouis donc, à mon tour, dans la mesure où, en effet, les infrastructures de transports sont des instruments importants de la politique d'aménagement du territoire, de votre initiative d'engager un débat national sur les infrastructures et les moyens de transports. Il devrait amener une réflexion d'ensemble sur tous les types de transport et intégrer ces projets dans le respect de l'environnement. Si nous ne le faisons pas, les soucis d'environnement freineront certainement notre autre souci, tout aussi légitime, de développer les infrastructures.

L'aménagement du territoire n'est plus seulement national, il devient communautaire. Et dans ce domaine, la position géographique de la France lui donne un rôle tout particulier qui peut se traduire par un trafic croissant, générateur de nuisances importantes. Il faut donc à la fois faire face au développement de ce trafic et répondre au légitime souci de l'environnement.

C'est ainsi que le transport combiné, auquel je suis très attaché, apparaît comme l'une des réponses appropriées aux besoins futurs des transports terrestres étant donné le coût de la congestion sur le réseau routier, le coût des accidents mettant en cause des poids lourds, le coût de la pollution émise par les véhicules, et en raison des économies d'énergie qu'il permet.

Comme beaucoup d'entre vous, j'emprunte l'autoroute pour venir à Paris, et je constate un allongement de la durée de transport entre la province et la capitale. Depuis Roye, ma modeste commune située à cent kilomètres de Paris, il a atteint 50 p. 100 par rapport aux années précédentes. Or, cela a un coût, bien naturellement.

Votre budget prévoit une participation de l'Etat aux aménagements nécessaires au développement des transports combinés, et je m'en réjouis.

Une réelle politique en ce domaine ne peut être qu'euro-péenne puisque ce mode de transport est rentable sur de longues distances. Les potentialités du transport combiné sont apparemment l'objet d'un large consensus en Europe. La direction des transports de la Commission de Bruxelles appelle d'ailleurs de ses vœux la constitution d'un véritable réseau européen de ce type. Or, dans le même temps, la direction de la concurrence de cette même Commission a adressé une lettre de grief aux différents réseaux européens de chemin de fer, surtout français et allemand, au sujet du transport combiné, leur reprochant de s'être rendus coupables d'entente illicite en accordant un privilège à Intercontainer, leur filiale commune chargée du transport combiné.

Pensez-vous, monsieur le ministre, que pourra émerger au milieu de ces contradictions une politique européenne cohérente du transport combiné ?

L'Europe est aussi le théâtre privilégié du transport routier. La libéralisation du transport routier international dans la Communauté sera effective le 1<sup>er</sup> janvier 1993. L'harmonisation fiscale entre les pays membres est en bonne voie et votre budget pour 1992 le confirme, mais l'harmonisation sociale semble peiner.

J'aimerais savoir, monsieur le ministre, si elle sera suffisamment avancée pour que la concurrence ne soit pas faussée lors de la libéralisation complète du cabotage en Europe, ce dont ne manquerait pas de souffrir fortement notre transport national.

Plus proches géographiquement de nous, les transports collectifs d'Ile-de-France bénéficient dans ce budget d'une progression de 5 p. 100 des subventions à l'investissement. Celles-ci sont essentiellement affectées au plan d'urgence

pour l'Ile-de-France qui comprend Météor, Eole et la ligne D du R.E.R. Ce plan d'urgence doit permettre de décharger la ligne A du R.E.R. et de diminuer des difficultés de déplacements de plus en plus critiques aux entrées de Paris. Alors que chaque année les bouchons augmentent de 10 p. 100 sur les voies rapides, les retards prévus pour la mise en service de Météor et Eole sont particulièrement regrettables.

**M. Michel Giraud.** Tout à fait !

**M. Jacques Fleury.** A propos des transports collectifs en Ile-de-France, je note que l'indemnité compensatrice augmente une nouvelle fois cette année malgré la hausse significative des tarifs intervenue en août dernier. Cela appelle de ma part une nouvelle interrogation quant à la politique tarifaire suivie en région parisienne, politique qui limite la capacité d'investissement en matière de transports collectifs et qui souligne l'inégalité de traitement avec la province.

A propos des transports collectifs de province, l'accélération du programme d'investissement destiné à la réalisation de métros et de tramways prévue par ce budget est une excellente chose pour les villes d'une certaine taille. Mais qu'est-il prévu, monsieur le ministre, pour les villes moyennes qui n'investissent pas dans des infrastructures aussi lourdes, mais dont les besoins en financement sont loin d'être négligeables ?

Sous réserve de ces observations et de votre confirmation, monsieur le ministre, que le projet de budget des routes pourrait être abondé, le groupe socialiste émettra un vote positif. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

**M. Charles Fèvre.** Cette année, monsieur le ministre, vous nous avez facilité les choses en admettant, lors de votre conférence de presse du 19 septembre dernier, que, compte tenu des annulations de crédits opérées en 1991, votre projet de budget sur les transports terrestres diminuait en francs constants,

Vous avez déclaré qu'il augmentait de 0,92 p. 100 par rapport à 1991 en budget réel, compte tenu des annulations du mois de mars de cette même année. Mais si on évalue à 3,5 p. 100 l'inflation et qu'on tient compte des annulations de crédits de près de un milliard de francs pour les routes, il est bien en sensible régression.

Mais restons-en aux chiffres qui ont été votés l'an dernier pour 1991 et à ceux que vous nous proposez pour 1992, en prenant l'hypothèse d'une stagnation de vos crédits en francs courants, c'est-à-dire sans tenir compte de l'inflation.

Dans votre projet de budget pour 1992, les subventions allouées à la S.N.C.F. augmentent de 6,37 p. 100 - 36,7 milliards de francs contre 34,5 en 1991 - alors qu'elles avaient déjà progressé de 10 p. 100 l'an dernier. Cette augmentation de 6,37 p. 100 est très importante pour un budget en stagnation comme celui que vous nous proposez.

Vous nous dites que cette augmentation est la conséquence de l'application du contrat du plan entre l'Etat et la S.N.C.F. Mais n'a-t-on pas été un peu imprévoyant lorsque l'on a discuté et signé ce contrat ?

La subvention d'équilibre serait réduite à zéro, nous avez-vous dit en commission. Soit. Mais les compensations augmentent très fortement. Pour votre collègue des finances, dans l'ensemble de votre budget, seul le résultat compte. Il en est de même du Parlement.

Malgré cette augmentation, nous recevons des lettres des cheminots et des usagers nous signalant que la S.N.C.F. n'assure plus sa mission de service public et que la qualité du service se dégrade.

Où en est l'endettement de la société nationale, monsieur le ministre ? L'an dernier, il était de 100 milliards de francs. Je notais alors que l'Etat contribuait pour 3 milliards à son désendettement, pendant qu'elle s'endettait par ailleurs de 7 autres milliards. Qu'en est-il aujourd'hui ? Aucune réponse précise ne nous a été apportée.

Toujours à propos de la S.N.C.F., monsieur le ministre, où en sont le T.G.V. Est et les pourparlers de M. Essig avec les collectivités territoriales dont dépendrait son lancement ? On se perd dans les rapports et les discussions à répétition, et vous en profitez pour différer la décision. Quand celle-ci sera-t-elle prise, après tous ces attermoissements ? Nous attendons aujourd'hui une réponse précise de votre part.

Par ailleurs, quel est l'avenir de nos lignes classiques auquel est suspendu celui de nombreux départements qui n'ont pas la chance d'avoir le T.G.V. ? Je citerai l'exemple de la ligne Paris-Bâle qui dessert, notamment, le département que je représente dans cette assemblée. On nous a donné des assurances réitérées quant à son maintien et à son amélioration. Mais la ligne se dégrade de mois en mois, les retards sont de plus en plus importants et fréquents, ce qui entraîne une baisse de fréquentation qui permettra de justifier des réductions de service dans l'avenir. Qu'avez-vous à nous répondre, vous qui êtes le financier - près de 37 milliards de francs, cela compte - mais qui n'avez plus grand pouvoir en raison du contrat de plan qui donne à la S.N.C.F. son autonomie, notamment financière ?

Enfin, une contradiction essentielle saute aux yeux : le trafic ferroviaire marchandises baisse, le trafic voyageurs augmente modérément, et vous affirmez que l'équilibre financier est assuré, alors même qu'une dette énorme de 100 milliards de francs pèse sur les comptes du chemin de fer. Et cette dette a plutôt tendance à s'accroître qu'à diminuer. C'est la quadrature du cercle ! Comment pourriez-vous être crédible ?

Revenons à votre projet de budget. Les subventions accordées à la S.N.C.F., qui représentent plus de la moitié de ce budget, augmentent de 6,37 p. 100 dans une masse qui, au mieux, stagne. Cela signifie une importante réduction des crédits pour d'autres postes tels que les crédits routiers, les contrats de plan avec les régions, la mise hors gel, l'entretien, etc. Je reprendrai ces différents points très rapidement puisque les rapporteurs et l'orateur qui m'ont précédé en ont parlé longuement en citant des chiffres.

Premier point : il manque deux milliards de francs pour les contrats de Plan Etat-régions. Vous avez visé trop haut il y a deux ans et vous ne pouvez suivre les régions qui se sont engagées sur des programmes routiers importants. Allez-vous inciter ces dernières à les réduire ou allez-vous leur proposer de prendre elles-mêmes en charge les financements, à la place de l'Etat ?

Deuxième point : de manière générale, les crédits routiers - plus encore en engagements qu'en crédits de paiement - baissent sérieusement, alors qu'ils avaient déjà été amputés de 20 p. 100 au mois de mars 1991.

L'apport d'Autoroutes de France reste incertain et demeure discutable sur le plan des principes. Cette société a été créée par vos gouvernements afin de péter les résultats des sociétés d'autoroute et non pour « pomper » sur ceux-ci qui devraient permettre de réaliser votre ambitieux programme d'autoroutes.

Troisième point : les crédits consacrés à la sécurité routière baissent comme si la légère réduction - dont il faut se réjouir - du nombre de tués et de blessés enregistrée sur nos routes au cours de l'année dernière dispensait de poursuivre un effort qui reste plus que jamais nécessaire.

Quatrième point : il reste environ 4 000 kilomètres de routes nationales à traiter en hors gel. Cent kilomètres avaient été prévus en 1991. A ce rythme, que vous confirmez pour 1992, notre réseau national sera entièrement hors gel aux calendes grecques !

Cinquième point : l'entretien du réseau national est également en forte baisse - les rapporteurs l'ont souligné - puisque les autorisations de programme diminuent de 14 p. 100 et les crédits de paiement de 12 p. 100.

Dernier point : 155 kilomètres d'autoroute ont été réalisés en 1990, selon vos chiffres, et la construction de 221 kilomètres est annoncée pour 1991, ce qui nous met encore loin des 300 kilomètres qu'il serait nécessaire d'ouvrir chaque année. Mais quel crédit accorder à ce chiffre de 221 kilomètres qui n'a été fixé par le comité de direction du F.D.E.S. que le 4 juillet dernier ? Pour 1992, le chiffre doit être fixé à la fin de cette année. Mais nous pouvons en douter lorsqu'on sait que, depuis deux ans, il ne l'a été qu'au mois de juillet de l'année en cours.

Avec les engagements et les crédits dont vous disposez pour 1992, il n'y a, hélas ! pas de doute : la France ne pourra bénéficier des transferts de trafic qu'elle serait en droit d'attendre de l'accord des dix-sept pays de l'espace économique européen. Ce dernier tendra, pour des raisons d'environnement ou d'écologie, à réduire le trafic routier transitant par l'Autriche et que nous pourrions accueillir si nous avions un réseau routier et autoroutier satisfaisant.

S'agissant du transport routier, je voudrais insister sur quatre points importants.

Premièrement, il ne faut pas vous laisser aller, monsieur le ministre, par facilité, à augmenter la fiscalité sur le gazole, dans un but d'harmonisation européenne. Car celle-ci s'ajoutera inéluctablement à une taxe européenne sur les véhicules, actuellement en gestation. A juste titre, les transporteurs routiers français ne veulent pas d'une harmonisation vers le haut qui aggraverait encore les handicaps qu'ils subissent aujourd'hui.

Deuxièmement, la taxe sur les assurances devait entièrement disparaître en 1992. Or le projet de loi de finances pour 1992 montre qu'il n'en est rien, puisqu'elle ne baissera que de 2 p. 100.

Troisième point : il est impératif que les entreprises de transports routiers bénéficient largement du plan d'aide aux P.M.E. présenté récemment par le Gouvernement. Il y va de la réussite du transport routier français, face à la concurrence de plus en plus vive des transporteurs étrangers dans le cadre d'une Europe ouverte.

Enfin, il est difficile de critiquer l'augmentation des péages autoroutiers décidée cet été. En revanche, il ne nous paraît pas judicieux que l'augmentation appliquée aux transporteurs routiers ait atteint le double de celle appliquée aux conducteurs de voitures particulières. Nous sommes en effet convaincus qu'il faut inciter les poids lourds à emprunter les autoroutes plutôt que le réseau national, en améliorant notamment le système des abonnements.

Je terminerai d'un mot sur les transports collectifs urbains. A ce titre, la région Ile-de-France a la part belle dans votre budget, même si la province n'est pas pour autant ignorée. Bien entendu, nous n'avons rien contre la région Ile-de-France, forte de dix millions d'habitants, dont les besoins sont importants et nécessitent des actions vigoureuses. Mais une telle disproportion dans vos crédits est-elle conforme à une saine politique d'aménagement du territoire ? Même s'il s'agit de transports collectifs - qu'il faut promouvoir - on peut s'interroger sur l'opportunité d'un accroissement de 50 p. 100 des subventions d'investissement dont bénéficie l'Ile-de-France, alors même que le budget de notre réseau routier et autoroutier qui irrigue la province est sérieusement amputé.

Votre budget, monsieur le ministre, n'est pas à la mesure de vos ambitions. Les schémas fleurissent, aussi bien pour les autoroutes, que pour le T.G.V., mais les crédits ne suivent pas.

Votre projet de budget des transports terrestres pour 1992 est mauvais, vous le savez, et les rapporteurs, tout en disant qu'ils étaient d'accord, n'ont pas cessé de le critiquer.

**M. Michel Giraud.** Exact !

**M. Paul Quilès,** ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Il est pourtant excellent !

**M. Charles Fèvre.** C'est un mauvais projet de budget, car il portera atteinte au secteur des travaux publics et contribuera à accroître le chômage. Il n'appuiera en rien une politique d'aménagement du territoire - au demeurant réduite par le Gouvernement à sa plus simple expression.

En 1992, la France va perdre du terrain face aux pays qui l'entourent, alors même que le marché unique sera en vigueur dans un an.

Pour toutes ces raisons, monsieur le ministre, vous comprendrez que le groupe U.D.F. ne puisse voter votre projet de budget des transports terrestres pour 1992. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.*)

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Je le regrette.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Giraud.

**M. Michel Giraud.** Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, dans le brouillard d'automne où s'enfonce la France, votre projet de budget ne nous apporte, hélas, pas la lueur qui puisse nous convier à un regain de confiance.

**M. Eric Raoult.** Très bien !

**M. Michel Giraud.** Il faut dire - je sais que vous vous êtes suffisamment battu, monsieur le ministre, pour ne pas le reconnaître vous-même - que comme certains de vos col-

lègues du Gouvernement, vous vous heurtez à une conduite de l'économie et du budget qui se plaît à éteindre toute initiative susceptible de réamorcer le moteur de la nation.

**M. Jean-Luc Reitzer.** En effet !

**M. Michel Giraud.** Votre projet de budget ne fait pas exception, mais je ne doute pas que vos intentions initiales aient été, elles aussi, noyées dans une sauce Bercy dont la fausse rigueur convient mal aux transports, vecteur essentiel d'une vraie politique d'aménagement du territoire qui fait tant défaut à notre pays - ce que mon ami Jean-Luc Reitzer avait d'ailleurs excellemment dénoncé l'an dernier, au nom du groupe du R.P.R. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Soulignant les mêmes insuffisances que notre collègue rapporteur Claude Germon, je ne peux affirmer comme lui que votre budget des transports terrestres, des routes et de la sécurité routière est un bon budget.

Derrière une apparente croissance globale se cache un budget des transports terrestres étriqué, un budget des routes misérable qui, loin d'entraîner la France dans la compétition européenne, la freinent et l'asphyxient au moment où, sous l'impulsion des meilleurs - et notamment de l'Allemagne qui augmentera en 1992 son budget routier de 40 p. 100 - le peloton communautaire se désagrège.

Si les transports terrestres se maintiennent quantitativement d'une année sur l'autre, l'essentiel des crédits est affecté à la S.N.C.F. qui, non seulement ne parviendra pas, cher André Rossinot, à lancer pour autant le T.G.V.-Est, mais prendra deux ans de retard dans la réalisation d'Eole, entre Saint-Lazare et Gare du Nord.

En matière de transports collectifs urbains, alors que, dans toutes les métropoles régionales, les centres-villes sont étouffés, situation qui constitue la préoccupation première de tous les citadins, alors que, C.I.A.T. après C.I.A.T., le rééquilibrage entre Paris et la province est affirmé et réaffirmé, votre budget consacre à l'Ile-de-France 5,2 milliards, dont 4,3 milliards à la R.A.T.P. et seulement 541 millions aux projets de métros et de tramways dans les villes de nos régions ! Est-ce cela une politique d'aménagement du territoire qui, ne l'oublions pas, est désormais séparée des transports pour être rattachée aux quartiers urbains en difficulté ? Les transports collectifs pourront-ils faire davantage concurrence à la voiture, en libérant les centres-ville de la saturation automobile qui les paralyse petit à petit ? Et même, en dépit de vos choix, circulera-t-on mieux en Ile-de-France et à Paris ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Alors, que faut-il faire ?

**M. Michel Giraud.** Inutile de chercher dans le budget des routes un quelconque réconfort : il n'a jamais connu plus grand recul depuis 1946. Et je laisse à mon collègue Roland Nungesser le soin d'évoquer l'effondrement du transport fluvial.

Comment, avec une baisse de 30 p. 100 des investissements routiers, peut-on assurer le maillage de notre réseau avec les pays frontaliers et tirer vers le sud un développement européen fortement aspiré vers l'est ? Où sont nos 300 kilomètres d'autoroutes par an, même réduits à 220 kilomètres ? Le professeur Emile Coué fait école à l'équipement !

Comment, avec une baisse de 32 p. 100 des crédits d'entretien, peut-on espérer accueillir les poids lourds en provenance d'Angleterre et de Hollande ? La clémence des hivers constitue un mauvais alibi.

Comment peut-on proclamer, à maintes reprises, priorité nationale le désenclavement du monde rural en tolérant une baisse de 37 p. 100 des programmes R.N. 7, R.N. 9 et R.N. 20 qui permettraient de contrarier la désertification du Limousin, de l'Auvergne et du Nivernais ? Or ces programmes avaient déjà connu en 1991 une annulation de 45 p. 100 des crédits qui leur étaient consacrés.

Contrairement à ce que l'on se plaît à répandre et en dépit de l'intérêt affiché pour la région capitale par Michel Rocard, précédent Premier ministre, mais toujours maire de Conflans, l'Ile-de-France n'est pas mieux traitée pour autant.

On a encore en mémoire l'annonce des grands chantiers et autres mesures immédiates, notamment la mise en place d'un nouveau mode de financement des transports : la taxe sur les bureaux qui devait alimenter un compte d'affectation spéciale. Elle a effectivement rapporté deux milliards depuis sa

création, mais aucun crédit de paiement n'a été dépensé. Non seulement le principe de cette taxe était on ne peut plus discutable, mais le Gouvernement n'utilise même pas à bon escient les fonds spéciaux qu'il a créés pour chercher à résoudre les problèmes les plus aigus ! Ce nouvel impôt alourdit la fiscalité, pèse sur les entreprises, ralentit notre économie, pour un résultat nul en termes de transport !

Dans le même ordre d'idée, le Gouvernement s'était engagé en 1988 à verser aux contrats de Plan 2,5 milliards de francs prélevés sur les excédents des sociétés d'autoroute. Non seulement 807 millions seulement ont été attribués, et encore, mais, de surcroît, aucun versement complémentaire n'interviendra en 1992 : le Trésor vient de prélever un milliard sur les sociétés d'autoroutes au titre du règlement d'un obscur contentieux de T.V.A. Ce comportement pour le moins désinvolte de l'Etat vis-à-vis des contrats de Plan traduit - n'en déplaise à Claude Germon - son incapacité à honorer sa signature.

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

**M. Michel Giraud.** Curieuse démarche contractuelle !

Ainsi votre projet de budget pour 1992 marque-t-il autant un recul historique de la politique routière que le sacrifice des grands objectifs d'aménagement du territoire.

Certes, la faute en incombe à des arbitrages budgétaires inconséquents. Mais, si la rigueur budgétaire tarit les fonds, elle annihile également l'imagination alors qu'elle devrait, au contraire, la stimuler.

Alors, monsieur le ministre, permettez-moi de vous proposer la nôtre en formulant trois propositions susceptibles de donner à l'Etat et aux collectivités territoriales les moyens que mérite notre pays. Je vous suggère trois mécanismes de financement nouveaux qui relanceraient la politique d'aménagement du territoire en protégeant la pression fiscale, nationale et locale.

Première proposition : privatiser les sociétés d'économie mixte autoroutières. Ces sociétés ont été créées, pour la plupart d'entre elles, dans les années soixante. L'œuvre qu'elles ont accomplie, importante, n'est pas à remettre en cause. Grâce aux S.E.M., notre pays a pu s'équiper et sortir du sous-développement autoroutier qui était le sien en 1960.

Aujourd'hui, ces sociétés sont paralysées par des règles de fonctionnement inadaptées à l'ampleur de l'effort que nous avons à fournir pour relever le défi européen : faiblesse de leur capital où l'on trouve deux actionnaires majoritaires - la Caisse des dépôts et Autoroutes de France - insuffisance des fonds propres et, surtout, lourdeur de la tutelle du ministère de l'économie et des finances qui bloque les autorisations d'emprunt et l'évolution raisonnable des péages.

Vous en avez d'ailleurs pleinement conscience, monsieur le ministre, puisque vous avez choisi la société privée Cofiroute pour réaliser le très délicat bouclage de l'A 86 dans l'ouest de l'Île-de-France.

Sur la base d'une évolution des tarifs de péage strictement parallèle à celle de l'inflation, la trésorerie cumulée des huit sociétés d'économie mixte en fin de concessions - 2010 ou 2013 selon les cas - peut être estimée à environ 70 milliards de francs 1991. En tenant compte d'un taux d'actualisation de 6 p. 100, leur privatisation permettrait de dégager immédiatement au moins 20 milliards, 25 milliards si l'on admet le principe d'une légère prorogation des concessions.

Bien entendu, les sociétés ainsi privatisées continueraient d'agir dans le cadre de la planification publique du schéma directeur autoroutier. Leur utilité publique serait sanctionnée par décret en Conseil d'Etat. En fait, l'opération reviendrait à anticiper sur les profits futurs pour bénéficier immédiatement des fonds indispensables à la mise à niveau européen des réseaux français au cours de la présente décennie.

Pourraient notamment être accélérés le désenclavement du massif Central - R.N. 7, R.N. 9, R.N. 20 -, la réalisation de l'axe Bordeaux-Clermont, de la double rocade des estuaires, du T.G.V.-Est, des T.G.V. Le Mans-Rennes et Rennes-Nantes, ainsi que l'aménagement à grande vitesse de Rennes-Brest et la réalisation du T.G.V.-Normandie.

Par ailleurs, l'Etat pourrait respecter sa parole dans le cadre des contrats de Plan signés avec les régions.

Deuxième proposition : la création de fonds régionaux d'aménagement alimentés par une taxe régionale assise sur l'énergie.

**M. Jean-Pierre Baumler, rapporteur pour avis.** Encore une taxe !

**M. Michel Giraud.** A titre d'appréciation, une taxe de dix centimes au litre, transférée de la taxe nationale sur les carburants, dégagerait 5 milliards de francs par an. En Île-de-France, le fonds serait abondé par le produit de la taxe sur les bureaux qui, ainsi que je l'ai rappelé, ne sert qu'à alimenter la trésorerie de l'Etat.

Ainsi se trouverait concrétisée la compétence générale en matière d'aménagement du territoire dévolue aux régions par les lois de décentralisation. Une telle disposition permettrait notamment d'accélérer la jonction des villes, petites et moyennes, avec les métropoles régionales, afin d'élargir les zones de développement économique.

Troisième proposition : le recours à des concessionnaires privés pour réaliser les autoroutes, les métros automatiques et certains T.G.V.

Une modification du code de la voirie devrait intervenir pour donner une configuration juridique stable à la concession d'ouvrages publics par les régions, la liberté tarifaire évoluant dans le cadre de rendez-vous périodiques entre concessionnaires et concédants.

Cette mesure permettrait le lancement immédiat des voies urbaines souterraines de Lyon, de Marseille ou de toute autre capitale régionale, ainsi que la concrétisation des projets d'Île-de-France, notamment du réseau Icare.

En matière de transports collectifs, la concession de métros légers, type VAL, pourrait être encouragée - par exemple, Orbitale autour de Paris - ainsi que la concession, par la S.N.C.F., de la réalisation de lignes T.G.V. à des opérateurs privés qui mettraient ces ouvrages à sa disposition moyennant redevance : je pense, en particulier, à Lyon-Turin et Rhin-Rhône.

Monsieur le ministre, convenez que, si l'on veut engager et accélérer une vraie politique d'aménagement du territoire, il manque au moins dix milliards par an d'ici à la fin du prochain Plan pour réaliser ou engager les infrastructures ferrées, autoroutières et routières qui la conditionnent tout en consacrant des moyens significatifs à la protection de l'environnement, qui exige désormais une réelle prise en compte en amont de toutes les décisions d'équipement.

Epuisé par la dégradation de notre économie depuis trois ans, le budget de l'Etat est désormais incapable d'y pourvoir. Il faut donc imaginer des solutions nouvelles. Celles que je propose sont de nature à dégager ces dix milliards annuels sans aggravation de la pression fiscale.

Elles vous permettraient, par ailleurs, de ne pas prolonger un budget-illusion par un discours-contradiction : contradiction par rapport à vos propres propos lorsque vous affirmiez votre volonté d'augmenter de 50 à 100 p. 100 les trafics internationaux ; contradiction avec le Président de la République qui, après avoir assigné à son nouveau Premier ministre l'objectif prioritaire de « préparer la France à entrer dans le grand marché européen », plaide, dans son récent discours de Chinon, pour le désenclavement des régions excentrées.

Permettez, monsieur le ministre, qu'en refusant votre mauvais budget, le groupe du Rassemblement pour la République vous suggère les voies et moyens d'une politique novatrice des transports pour une politique retrouvée de l'aménagement du territoire. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

**M. Jean-Luc Reitzer.** Vous voyez que nous faisons des propositions !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Une fois n'est pas coutume !

**M. le président.** La parole est à M. Michel Voisin.

**M. Michel Voisin.** Monsieur le ministre, le budget que nous examinons aujourd'hui doit être naturellement replacé dans son contexte qui est l'aménagement du territoire.

L'aménagement du territoire est présenté par le Gouvernement comme une priorité et je m'en félicite. Mais que constatons-nous ? Un effondrement des crédits pour les routes puisque les moyens d'engagement pour 1992 chutent de 25 p. 100. Nous ne pouvons que souligner et regretter une fois de plus la contradiction entre le discours et les actes !

Vous connaissez pourtant l'importance des dotations pour les routes dont les objectifs doivent être de favoriser l'amélioration de la sécurité routière mais aussi de maintenir notre pays dans une position centrale dans le dispositif des communications.

La modernisation et le développement de nos grands axes routiers sont des impératifs majeurs pour la réduction des disparités et des déséquilibres territoriaux et pour le désenclavement. Or les données de votre budget, par une politique d'infrastructures routières trop lente et insuffisante, les remettent en cause.

Au lieu des 300 kilomètres annuels prévus par le C.I.A.T. du 5 novembre 1990 et indispensables pour placer la France au niveau européen, vous ne prévoyez que 221 kilomètres d'autoroutes nouvelles pour 1991. Le programme des mises en service pour 1992 devrait pour sa part descendre à 125 kilomètres.

A toutes les questions que nous nous posons sur la programmation future du réseau autoroutier, le Gouvernement répond qu'il est impossible de prévoir une telle programmation en raison des décisions prises annuellement par le F.D.E.S. Ce n'est pas sérieux.

Les annulations de crédit de mars 1991 ont porté sur les régions les plus démunies de France, contribuant de la sorte à aggraver les inégalités structurelles entre les régions.

Quelques autres chiffres sont aussi parlants : les crédits de paiement baissent de 43 p. 100 pour les autoroutes de liaison, et les investissements routiers sur le réseau national diminuent de 22 p. 100.

Nous voyons déjà, et cela ne va que s'amplifier, les traces de ce manque d'investissement dans nos régions, et principalement dans les zones défavorisées de montagne.

La route française va devenir l'une des plus meurtrières du monde. Le trafic augmente en moyenne de 10 p. 100 par an. Nous avons donc besoin de routes sûres. La sécurité des usagers en dépend.

En outre, les crédits pour l'entretien continuent à diminuer. Toute baisse en ce domaine se paiera très cher, en vies humaines tout d'abord et je le regrette, mais également financièrement, à terme, car, à défaut d'un entretien suffisant, le réseau existant va se dégrader, rendant alors nécessaires dans l'avenir des taux de remise en état particulièrement lourds.

Une autre conséquence de votre politique sera de pénaliser la France dans l'Europe de demain. La France ne sera pas au centre du dispositif des communications, le trafic se déplaçant de l'autre côté du Rhin. Or les investisseurs étrangers examinent en priorité les infrastructures mises à leur disposition avant de s'installer. Vous imaginez ainsi les effets déplorables pour l'emploi !

Enfin, ce budget remet en cause les contrats de plan Etat-région. Ils ne seront pas exécutés, comme prévu, en 1993, mais plutôt en 1995-1996. Notre rapporteur estime que le taux de réalisation sera inférieur à 70 p. 100 à la fin de l'année prochaine, ce qui laisserait près d'un tiers à financer en 1993, soit près de 8 milliards de francs à trouver.

M. Maurice Faure avait pris l'engagement au nom du Gouvernement de compléter le financement de l'Etat dans les contrats de Plan par l'affectation des excédents d'Autoroutes de France à hauteur de 2,5 milliards sur 5 ans, soit 625 millions par an. C'est ce qui avait été décidé au C.I.A.T. de novembre 1988.

Cette somme a été versée au ministère des finances, qui devait la redistribuer au ministère de l'équipement : 800 millions seulement ont été reversés sur trois ans, dont 169 millions en 1991. Le ministère de l'équipement dispose donc encore d'un avoir de 1,7 milliard de francs auprès du ministère des finances. Pensez-vous récupérer cet argent qui serait le bienvenu pour les professionnels du secteur tombés aujourd'hui sous le choc de ce budget d'austérité ?

Cette situation scandaleuse, liée à l'attitude du ministère des finances, pose d'une manière générale le problème du financement de notre système autoroutier.

La mobilisation de financements privés sur des infrastructures en provenance de l'épargne nationale ou internationale permettrait de dégager le budget de l'Etat. Or le ministre des finances restreint l'accès des sociétés d'autoroutes au marché financier.

Il est évident, compte tenu du déficit budgétaire, que M. le ministre de l'économie, des finances et du budget a besoin de ce marché financier pour « boucler » ses fins de mois, mais

cette attitude de pilotage à vue des finances publiques est condamnable. Elle est à court terme et, encore une fois, nous le paierons très cher demain.

En conclusion, monsieur le ministre, le groupe U.D.C. ne votera pas ce budget pour trois raisons.

Une politique en faveur des routes doit être une politique d'efficacité économique, de justice et d'aménagement du territoire. Or votre budget ne répond en rien à ces trois défis.

Les choix budgétaires vont générer une crise durable dans les travaux publics, crise qui pourrait être aussi grave que celle des années 1980-1985 qui avait conduit alors à la suppression de 70 000 emplois.

Certains Français resteront isolés dans leurs régions, mal desservies. Le désenclavement est compromis. Nous ne pouvons l'admettre.

Le budget de 1992 est le dernier avant l'ouverture du grand marché unique. Il ne peut favoriser la compétitivité de notre économie dans l'Europe de demain. Nous saurons dire au pays tout entier votre très lourde responsabilité en ce domaine. (*Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre, du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

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

**M. Roger Gouhier.** Bon budget, ont dit plusieurs de nos collègues...

**M. Michel Giraud.** Pas tous !

**M. Roger Gouhier.** ... tout en appelant votre attention, monsieur le ministre, sur les retards dans les investissements et sur l'insuffisance des crédits d'entretien. Ces mêmes collègues ont fait état des besoins non satisfaits. Chacun a émis le souhait d'avoir son propre T.G.V. tout en soulignant que les régions devaient disposer de moyens de transport diversifiés pour vivre.

Un budget qui n'augmente globalement que du taux de l'inflation ne vous permettra pas d'accélérer les travaux et la modernisation si nécessaires pour répondre aux besoins des usagers des transports terrestres. Il ne contribuera pas à relancer l'économie et à améliorer l'indispensable complémentarité des divers moyens de transport. Il n'est pas à la hauteur de la situation grave qui va se poser au pays au cours des vingt prochaines années.

Votre budget comporte des baisses inquiétantes et les stagnations dans certains investissements sont révélatrices de votre politique de désengagement.

Inquiétante est la maigre augmentation, de 1,96 p. 100, des crédits relatifs aux transports collectifs urbains, ainsi que la diminution de 39 p. 100 des crédits de paiement et la baisse de 10 p. 100 des autorisations de programme pour les transports collectifs régionaux.

Or, plus le temps passe, plus se confirment les prévisions de tous les spécialistes des transports selon lesquelles Paris et sa banlieue, mais également les grands axes routiers seront rapidement paralysés en raison d'une augmentation du trafic de voyageurs et de marchandises et de l'insuffisance de moyens de transports en commun et d'infrastructures adaptées à l'intensité du trafic. Les chiffres donnés à cette tribune sont incontestables.

L'indigence de votre budget face au retard pris par certaines réalisations à la fois dans le passé mais aussi ces dernières années - je pense aux raisons données pour la guerre du Golfe - ne peut qu'aggraver cette situation. Le budget des routes n'augmente que de 0,6 p. 100 et les autorisations de programme diminuent de 21 p. 100. De plus, le réseau routier national sera encore moins bien entretenu, puisque les crédits consacrés à l'entretien baissent de 12,47 p. 100.

Concernant le budget des routes et autoroutes et les infrastructures de transport, permettez-moi, monsieur le ministre, de vous poser quelques questions et de vous présenter quelques observations.

Première question : votre prédécesseur avait annoncé que le contrat de Plan 1989-1993 serait réalisé à 58 p. 100 en 1991. Je sais que vous avez déjà répondu partiellement à cette question à la commission de la production et des échanges, mais je voudrais que vous nous disiez aujourd'hui de façon précise où nous en sommes et quelles sont les nouvelles échéances.

Deuxième question : vous avez confié à M. Gilbert Carrère la mission d'établir pour le printemps 1992 un rapport sur l'équipement de la France en infrastructures de transport pour l'an 2000. C'était nécessaire. Il est question de débats, de rencontres, de concertations, mais le temps est court. Le printemps 1992, c'est bientôt. Nous n'insistons pas moins pour qu'une large et sérieuse concertation soit organisée à tous les niveaux pour l'établissement de ce rapport et nous voudrions savoir, comme mes collègues l'ont souligné, comment vous envisagez d'en soumettre les conclusions à la discussion du Parlement.

Troisième question : où en est-on des études sur le principe de l'autoroute sur rail et quel est votre avis ?

Quatrième question, qui est très liée : quel est l'état de la réflexion sur un possible rééquilibrage du trafic marchandises entre la route et le rail et comment comptez-vous inciter à une meilleure complémentarité entre les différents modes de transport ?

En contradiction totale avec M. Giraud...

**M. Michel Giraud.** Il faut bien que cela arrive !

**M. Roger Gouhier.** ... nous sommes opposés à l'augmentation des tarifs de péages des autoroutes.

La connaissance qu'a le Gouvernement de la rapidité d'amortissement des travaux engagés par les sociétés qui financent la construction des autoroutes aurait dû l'amener, au nom de ce qu'il appelle « une politique tarifaire réaliste », à ne pas augmenter ces tarifs.

Je saisis l'occasion pour réaffirmer notre opposition à l'instauration de péages en région parisienne et aux abords des grandes métropoles régionales.

Un mot sur le transport fluvial qui devrait être valorisé, parce qu'il est non polluant, économique et complémentaire des autres moyens de transports. Or, l'ensemble des crédits concernant la réalisation et l'entretien des infrastructures fluviales diminue de 44 p. 100. Je n'en suis pas surpris : il s'agit là de la concrétisation du désengagement de l'Etat du financement du transport fluvial, l'instauration d'un véritable péage pour les usagers hydrauliques et la privatisation larvée de l'Office national de la navigation avec sa transformation en E.P.I.C. devant prendre le relais des financements. Nous avons, vous le savez, voté contre toutes ces dispositions qui vous permettent maintenant de faire disparaître les crédits pour grosses réparations, de ne donner aucune subvention aux ports fluviaux et de diminuer les interventions en faveur de la batellerie.

Je veux maintenant vous faire part de notre grande préoccupation quant aux conséquences de votre politique à l'égard de la S.N.C.F., grand service public dont la place doit être toujours plus importante pour assurer le transport des marchandises et des voyageurs sur l'ensemble du territoire.

Notre préoccupation prend sa source dans l'endettement de la S.N.C.F., qui devient insupportable pour son budget. Trente-huit milliards, sur cent, seront pris en charge par l'Etat, mais le rythme des investissements, ceux qui sont nécessaires, mais aussi ceux qui sont imposés par les directives européennes, font que ce rythme va croissant et que la dette va, de nouveau, atteindre très vite cent milliards. Or, cette dette pèse aussi sur l'exploitation, d'autant que les emprunts, y compris ceux contractés à l'étranger, sont grevés de taux d'intérêt de 9,5, voire 10,5 p. 100.

Nous considérons que deux mesures d'importance devraient être prises : premièrement - les collectivités locales y ont bien recours - une renégociation des taux d'intérêt ; deuxièmement, une participation plus importante de l'Etat aux investissements, comme ce fut le cas à hauteur de 30 p. 100 pour le T.G.V. Atlantique. Malheureusement, vous appliquez une politique inverse, comme le confirme la mission Essig qui préconise un montage financier faisant appel au financement privé pour réaliser le T.G.V. Est.

Mais les directives européennes ont aussi pour conséquence d'imposer des infrastructures de transport qui transformeraient la France en une zone de transit européen. Or, l'aggravation des inégalités d'accès des populations aux transports, le maillage du territoire, l'évolution rapide des transports par la route provoquent des inégalités territoriales, des manques à gagner pour le développement économique local, des dégradations de l'environnement et un processus de désertification.

Je reviens un instant - vous m'en excuserez, mais il y a quelque désordre dans mes notes - sur la S.N.C.F.

**M. Michel Giraud.** Je peux vous passer mon discours, si vous voulez.

**M. Eric Raoult.** C'est un coup des rénovateurs ! (Sourires.)

**M. le président.** Ce n'est pas votre éloquence qui est en fuite, mais vos feuilles !

Un jour que j'étais dans le même embarras, le président de séance m'a dit : « Monsieur Hage, vous pédalez dans la choucroute. » Vous, vous en sortez ! (Sourires.)

**M. Roger Gouhier.** Les critères de service public national et d'intérêt national disparaissent souvent pour faire place au seul critère de rentabilité financière.

Dans la période récente, sans que la S.N.C.F. ou les cheminots soient en cause, de graves accidents se sont produits qui nous conduisent à nous interroger.

Nous nous interrogeons, d'une part, sur la diminution des effectifs constatée ces derniers temps, d'autre part sur le montant des crédits qui devraient être consacrés à équiper la S.N.C.F. de systèmes propres à éviter de tels accidents. Nous souhaitons que ce grand service public puisse disposer des moyens qui lui permettraient de mettre en place de tels systèmes dans les plus brefs délais de façon à assurer la nécessaire sécurité des voyageurs.

Sans doute allez-vous me rétorquer, monsieur le ministre, qu'il y a de contraintes budgétaires, qu'on ne peut pas tout faire. Il est vrai qu'une programmation est nécessaire. Comme je le disais il y a quelques instants, c'est à partir d'un grand plan d'ensemble prenant en compte la notion de complémentarité des transports que nous réussirons à avoir, demain, un réseau de transports correspondant aux besoins de la France.

Pour cela, il ne faut pas toujours faire appel aux régions ou aux usagers des transports. Il y a d'autres moyens pour financer les investissements. Par exemple, il serait possible de faire appel aux grandes entreprises qui utilisent les transports en commun, de faire appel aussi à l'épargne, qui sert beaucoup trop à la spéculation. Ainsi, vous disposeriez des moyens pour mener une politique de transport qui corresponde vraiment aux besoins de la France.

**M. Bruno Bourg-Broc.** J'applaudirais bien, car c'est la première fois que je vois un communiste improviser !

**M. le président.** La parole est à M. Michel Noir.

**M. Michel Noir.** La France, contrairement à ses principaux voisins, n'a pas fait le choix du développement des transports en commun. Pourquoi, et quelles en sont les conséquences ? Telles sont les deux questions que je voudrais aborder ce matin, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat.

La France, disais-je, n'a pas fait le choix du développement des transports en commun. Et, pourtant, deux bonnes raisons au moins le justifieraient.

En premier lieu, nous le savons, la politique de la ville est au centre de la crise urbaine, composante principale des tensions sociales que connaît notre société. Les modes de déplacement sont un aspect important du modèle que l'on conçoit pour l'espace urbain et de la vision que l'on a des relations entre les personnes. On peut soit accepter un développement de l'espace urbain qui fabrique de la ségrégation ou une évolution à des vitesses différentes, soit mettre en relation les différents quartiers d'une agglomération. C'est là un choix essentiel.

En deuxième lieu, les chiffres d'accroissement du parc automobile et de l'usage de celle-ci sont alarmants. Une bonne quinzaine d'agglomérations françaises sont, à échéance de cinq à dix ans - les experts se détermineront sur ce point - menacées d'asphyxie. Or, dans ces agglomérations, la part des transports en commun dans l'ensemble des déplacements urbains a plutôt tendance à stagner, voire à diminuer.

Le refus de faire aujourd'hui des transports en commun une priorité conduira demain, sous la pression des faits, à des décisions qui ne seront pas bonnes et ne satisferont personne car elles s'inscriront, obligatoirement, dans une logique de répression que les Français n'aiment pas beaucoup. Pourquoi, dès lors, ne pas essayer dès aujourd'hui d'être plus intelligent pour éviter d'avoir à recourir aux solutions aveugles et simplistes, souvent assez mal ressenties, mises en œuvre dans de nombreuses grandes villes du monde où l'on circule tantôt les jours pairs, tantôt les jours impairs et où,

pour entrer dans la ville, il faut choisir certaines heures, voire acquitter un péage urbain, ce qui, vous en conviendrez, nous ramène à des temps assez lointains ?

Dans le même temps où la France ne fait pas ce choix en faveur des transports en commun, nos voisins mettent en œuvre des programmes de développement considérables. Ainsi, en Allemagne, 60 p. 100 des travaux d'investissement en matière de transports en commun sont financés par le fonds fédéral qui est doté, chaque année, de 2,6 milliards de deutsche Mark, soit près de 8 milliards de francs. A titre de comparaison, en 1992, la subvention de l'Etat français pour les investissements en matière de transports en commun sera de l'ordre d'un milliard de francs, soit huit fois moins ! De la même manière, aux Pays-Bas, l'Etat finance à hauteur de 80 p. 100 les travaux d'infrastructure de transports en commun. En Grande-Bretagne, il finance à concurrence de 50 p. 100 l'investissement net.

La France, elle, semble encore hésiter sur le modèle de développement urbain, en proie à ce dilemme bien français qui consiste à se demander s'il faut adapter la cité à la voiture ou la voiture à la cité.

Ce « non-choix » français se caractérise par la faiblesse des crédits d'investissement. Cette faiblesse est criante. Selon les études du groupement des autorités responsables des transports en commun, l'ensemble des travaux à réaliser dans les prochaines années - vous le savez, il n'y a là rien de secret - avoisine 46 milliards de francs. Or, seulement 480 millions en autorisations de programme et 325 millions en crédits de paiement sont inscrits au projet de budget pour 1992 ! Si l'on y ajoute les quelque 630 millions de crédits de paiement prévus pour la région parisienne, on arrive à environ un milliard de francs de crédits de paiement pour faire face à des besoins qui s'élèvent, pour la province, à 45 milliards et, pour la région parisienne, à 50 ou 60 milliards.

A ce rythme, monsieur le ministre, il faudrait à peu près quarante ans pour que les projets recensés dans les vingt ou vingt-cinq agglomérations dont je parlais et qui en sont au niveau de l'étude de faisabilité soient réalisés. Une telle hypothèse est invraisemblable et inacceptable !

J'ajoute que cette faiblesse criante des investissements se double d'une injustice flagrante et tout aussi inacceptable à l'égard de la province. Par rapport à Paris, le taux de subvention, comme les volumes, sont différents. Il n'est qu'à prendre le budget pour 1992 : 6,5 milliards de francs pour la région parisienne, 1,3 milliard pour la province, même s'il est vrai que la part destinée à financer l'exploitation du réseau parisien doit nous conduire à pondérer ces chiffres.

Devant ce refus des pouvoirs publics de choisir entre une ville pour la voiture ou une voiture pour la ville, je souhaite, monsieur le ministre, vous poser trois questions.

Premièrement, pourquoi ce refus de faire du développement des transports en commun une priorité nationale, alors que tous nos voisins le font ?

Deuxièmement, ne serait-il pas nécessaire de trouver des financements exceptionnels extrabudgétaires pour financer un vaste plan national ?

Troisièmement, au moment où le culte du « ni-ni » a été levé par le Président de la République en cette année 1991, êtes-vous prêt à étudier les propositions de financement que vous présente l'opposition ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, messieurs les rapporteurs, le projet de budget pour 1992 que j'ai l'honneur de vous présenter aujourd'hui regroupe les domaines des transports terrestres, des routes, de la sécurité routière et des voies navigables. Ils forment un ensemble dont je souhaite, et je vais essayer de vous le démontrer, renforcer la cohérence. C'est ce que l'on appelle, d'un terme un peu trop technique, « l'intermodalité ».

C'est une nécessité pour plusieurs raisons.

Le développement insuffisant de l'épargne mondiale et son drainage, pour une part importante, vers la reconstruction économique des pays de l'Europe centrale et orientale, y compris l'Union soviétique, placera les économies occidentales devant un grave problème de financement.

Dans ce double contexte de ressources rares et de construction d'un ensemble qui dépasse l'Europe des Douze elle-même, la France doit tout d'abord coordonner son action et harmoniser ses politiques avec les autres pays européens. Les infrastructures doivent se concevoir à l'échelle européenne. C'est ainsi que la place de la France est acquise dans le schéma directeur européen de la grande vitesse ferroviaire, avec ses principaux axes Paris-Bruxelles, Paris-Londres, Paris-Turin.

La mise en place de ces infrastructures, qu'elles soient ferroviaires, routières ou aériennes, nécessite une véritable politique européenne des transports qui ne peut se réduire à sa seule dimension concurrentielle. Naturellement, la concurrence doit jouer dans le domaine des transports, mais elle ne doit pas aboutir à un écrémage du marché au profit des activités les plus rentables et au détriment du service public, c'est-à-dire du service du plus grand nombre.

Si l'on souhaite disposer de réseaux homogènes pour donner des chances égales de développement à toutes les régions et à toutes les villes d'un territoire, si l'on souhaite maintenir des équilibres sociaux en assurant un égal accès aux services de transport, il faut d'abord donner à ce secteur des règles, notamment pour que la concurrence entre les différents modes de transport soit loyale et que le service public soit néanmoins assuré de manière satisfaisante. L'avenir ne sera pas dans l'opposition de ces deux logiques, mais dans leur réconciliation, et je crois que nous devons rechercher un équilibre entre ces deux exigences au bénéfice de la collectivité.

L'année 1991 a permis d'arriver à un équilibre entre une nécessaire ouverture à la concurrence, sur le transport combiné notamment, et une indispensable coopération technique et commerciale entre les principaux exploitants pour le développement d'une infrastructure de base réellement européenne.

Ces exigences au plan européen s'imposent aussi, et d'abord au plan national. Nous devons, en effet, nous engager de façon très déterminée dans une politique globale des transports, qui joue sur la complémentarité, la combinaison et la concurrence entre les divers modes de transport. Notre débat d'aujourd'hui, qui porte à la fois sur le budget des transports terrestres et sur celui des routes et de la sécurité routière, sans parler des voies navigables, illustre parfaitement cette exigence d'intermodalité.

L'ensemble des crédits affectés aux transports, à l'exception de l'aérien et de l'espace - qui ont été traités lundi dernier dans cette enceinte -, s'élève en 1992 à 52,7 milliards de francs en moyens d'engagement et à 53,3 milliards de francs en moyens de paiement, ce qui représente une augmentation de 3,9 p. 100 par rapport au budget réel de 1991. Je tiens à le préciser car j'ai entendu citer d'autres chiffres tout à l'heure. M. Fèvre, notamment, a sans doute confondu ce chiffre avec ceux du budget global, qui comprend l'équipement, le logement, la mer, l'espace et qui, lui, augmente effectivement de 0,92 p. 100.

Au sein de cet ensemble, le budget des transports terrestres s'élève à 44,5 milliards de francs en moyens d'engagement, traduisant une augmentation de 3,5 p. 100. Par ailleurs, les autorisations de programme s'élèvent à 1,569 milliard de francs, soit une très forte croissance de 19,8 p. 100 par rapport au budget réel de 1991. L'Etat, conformément à ses engagements contractuels, mobilisera près de 37 milliards de francs au profit de la S.N.C.F. et de sa modernisation. Cela devrait permettre à la S.N.C.F. d'atteindre les objectifs du contrat de plan qui vient à échéance en 1994, et notamment le nécessaire équilibre de son compte d'exploitation.

Comme je l'ai dit en d'autres occasions du haut de cette tribune, je suis favorable à un service public entreprenant, qui accomplisse pleinement ses missions, tout en favorisant sa propre réussite économique. Ainsi, pour répondre à M. le rapporteur spécial Germon, à M. Fleury et à M. Fèvre, je réaffirme ici qu'il n'y a pas de remise en cause du service public, car l'Etat intervient pour compenser le coût financier de ses missions.

Le problème des dessertes a été évoqué par M. Fleury. Ce problème illustre la nécessité d'assurer un service public adapté aux besoins réels et évolutifs des usagers et de notre pays. Lorsqu'il y a réellement un problème, parce qu'un train, par exemple, circule à vide, il faut que le service public trouve le meilleur moyen pour continuer d'offrir ou de trouver un système de transport de substitution si cela est

nécessaire. Les trains doivent circuler, mais ils ne doivent pas être vides. La pérennité du service public passe par une gestion saine. Mais, naturellement, les décisions qu'il prend doivent être expliquées et donner lieu à une concertation préalable, en particulier avec les élus locaux - je pense notamment à la fréquence des dessertes. La S.N.C.F. doit répondre à cette exigence. Soyez sûrs que, pour ma part, je veillerai à ce qu'il en soit bien ainsi.

Outre l'accomplissement de ses missions de service public, la S.N.C.F. recherche aussi une plus grande compétitivité pour assurer le financement des liaisons à grande vitesse indispensables à la réalisation d'un grand réseau européen.

M. Gouhier s'est inquiété de l'évolution de l'endettement de la S.N.C.F. - endettement lié à la nécessité d'un investissement important. Je lui rappellerai que le contrat de plan actuel comporte une innovation importante, à savoir qu'il impose à la S.N.C.F. de respecter un taux minimum d'autofinancement. Ce mécanisme doit permettre de mieux contrôler l'endettement de la S.N.C.F.

S'agissant du T.G.V., je vous rappelle que, il y a deux ans, le T.G.V. Sud-Est franchissait le cap des 100 millions de voyageurs et que le T.G.V. Atlantique devenait une réalité. Dès aujourd'hui - M. Germon l'a souligné tout à l'heure - ces T.G.V. sont connectés via la gare de Massy. Et le développement se poursuit avec le contournement est de Lyon, qui sera totalement mis en service en 1994, pour atteindre Valence, avec l'interconnexion en région parisienne, qui sera mise en service progressivement entre 1994 et 1996, avec le T.G.V. Nord, qui commence à prendre forme sur Paris-Lille et qui sera mis en service vers la mi-1993, en cohérence avec le démarrage de la liaison transmanche.

Nous préparons avec la S.N.C.F. les programmes futurs comme le T.G.V. Méditerranée, en conformité avec les décisions du C.I.A.T. de mai dernier. En ce qui concerne le projet de T.G.V. Est, j'en ai fait, vous le savez probablement, un cas d'école pour rechercher de nouvelles modalités de financement. A ce sujet - je l'indique à M. Baeumler, qui a évoqué ce sujet tout à l'heure - je souhaite que ce dossier avance conformément aux décisions du C.I.A.T. J'ai donc donné des instructions pour que des études préalables soient engagées dans des délais très brefs.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Le saut technologique que nous avons effectué en France a permis à nos industriels de conquérir une position de premier plan sur les marchés des matériels et des technologies liés au T.G.V. Le choix par l'Espagne de la technique française montre que le T.G.V. a un avenir hors de nos frontières, ce que conforte encore le choix récent des autorités du Texas. Demain, peut-être - qui sait ? - sera-t-il également retenu par Taiwan et la Corée.

Pour conclure - provisoirement - sur cette grande réussite que constitue le T.G.V., je rassurerai M. Germon, qui s'est inquiété du sort réservé au réseau classique par rapport aux trains à grande vitesse. Je rappelle que le contrat de plan a prévu la réalisation, pour la S.N.C.F., d'investissements d'un montant d'un peu plus de 100 milliards de francs sur la période 1990-1994, cette enveloppe étant répartie quasi également entre le T.G.V. et le réseau classique. Par conséquent, on ne peut pas parler, comme je l'entends parfois, de réseau à deux vitesses - c'est, je crois, M. Fèvre qui a utilisé cette expression.

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** Expression excessive !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Une égale importance est accordée par la S.N.C.F. et par le Gouvernement au développement du réseau nouveau à grande vitesse, qu'il faut effectivement développer, et au réseau classique.

Tout à l'heure, j'ai évoqué le transport combiné. C'est une activité que nous comptons développer conformément aux orientations du contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F. Ce type de transport allie la souplesse d'utilisation du transport routier à la sécurité et à la régularité du transport ferroviaire. L'Etat souhaite - vous l'avez dit tout à l'heure, monsieur Baeumler - encourager cette alliance du rail et de la route ; il participe ainsi au financement des travaux d'élargissement des gabarits portant sur les liaisons à caractère européen,

Kehl-Cerbère et Dunkerque-Modane, ou la desserte du port du Havre. Il a également mis en place un programme d'aide à l'acquisition des matériels spécifiques au transport combiné - je pense aux caisses mobiles - avec un taux de financement privilégié pour les transports routiers. Le comité consultatif rail-route français qui a été mis en place le 16 avril dernier peut également être très utile pour faciliter les relations entre le fer et la route. Je souhaite qu'il permette de renforcer le climat de confiance mutuelle, qu'il permette également d'harmoniser les positions des uns et des autres, et qu'il conduise à une offre technique et tarifaire transparente. Ce comité doit également valider un schéma de développement du transport combiné en liaison, bien entendu, avec les travaux de même nature menés par la Commission européenne.

Dans le domaine des transports terrestres, priorité est donnée - même si j'ai entendu le contraire il y a quelques instants - aux transports collectifs urbains, qui contribuent à l'amélioration de la vie quotidienne.

Priorité sera donnée aux transports en commun, notamment en Ile-de-France - où certains trouvent que l'on en fait trop, d'autres pas assez...

**M. Roland Nungesser.** Pas assez !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** ... tandis que d'autres ne s'expriment pas sur le sujet -, Ile-de-France où nous préparons le schéma directeur, qui est un grand chantier dans lequel je m'implique personnellement.

Le projet de budget pour 1992 assure un concours au fonctionnement des transports collectifs en Ile-de-France de plus de 5 milliards de francs. Par ailleurs, toujours en Ile-de-France, les investissements progresseront de 50 p. 100 en autorisations de programme et permettront la mise en œuvre des projets prévus par le contrat de plan. Ainsi, l'objectif d'allègement du trafic sur le tronçon central de la ligne A du R.E.R., qui est aujourd'hui saturé, sera atteint grâce à la mise en service en 1996 du tronçon Madeleine-Tolbiac du projet Météor. Cette ligne sera par la suite prolongée vers Gennevilliers d'un côté et vers la Cité universitaire de l'autre. Parallèlement, la première phase d'Eole sera réalisée pour une mise en service au premier semestre de 1996, et les travaux de la ligne D du R.E.R. seront réalisés pour une mise en service à la fin de 1995.

A propos du réseau ferré d'Ile-de-France, je vous rappelle que j'ai été amené, avec le Gouvernement, à prendre une série de mesures pour renforcer la sécurité des voyageurs. Le Gouvernement a notamment décidé de mettre en place une autorité unique de police sur l'ensemble des réseaux, de manière à mener une lutte efficace contre les délinquants.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** M. Germon, qui approuve mes propos, s'est inquiété tout à l'heure des résultats obtenus en matière de sécurité dans les transports en commun. Je lui indique que la politique engagée commence à porter ses fruits puisque le nombre des agressions dans le métro a diminué de plus de 8 p. 100 en 1990. Ce n'est, je le reconnais, qu'un début, et il faut aller beaucoup plus loin. Mais j'espère que cette évolution se poursuivra grâce à la politique qui est suivie.

Dans les villes de province également, priorité est donnée aux transports collectifs. L'année 1992 marquera une accélération du rythme de réalisation du programme d'investissement de 2 milliards de francs de métros et de tramways décidé en 1989.

A ceux qui s'étonnent du décalage qui existe entre les chiffres donnés pour la région parisienne et ceux de la province, je répondrai que les travaux prévus dans le projet de budget pour 1992 ne sont que la concrétisation des contrats de plan qui ont été passés voici déjà quatre ans. Leur décision a été prise non pas cette année, mais il y a quatre ans. C'est ce qui explique que l'on constate une accélération plus forte en région parisienne qu'en province.

**M. Roland Nungesser.** C'est très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Parmi ces opérations figurent la ligne 2 du VAL de Lille, le prolongement de la ligne 1 du métro de Marseille, le VAL de Toulouse, la ligne D du métro de Lyon, les tramways de Rouen, de Strasbourg et de Nantes. Les autorisations de programme atteignent cette

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

**M. Michel Noir.** Et combien de crédits de paiement ? Ce sont les crédits de paiement qui comptent !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Comme je vous l'ai indiqué, mesdames, messieurs, au début de mon intervention, notre politique des transports se situe dans une perspective multimodale. A ce propos, je souhaite vous indiquer les orientations que je crois nécessaires pour le transport routier, qui est une composante essentielle de notre système de transport.

Confronté à une déréglementation brutale à partir de 1986, le transport routier se trouve aujourd'hui dans une situation d'autant plus délicate que la moindre croissance des trafics a accentué les difficultés. Il faut évidemment travailler à l'assainissement de cette situation, notamment en réduisant la sous-traitance abusive. Des mesures sont en préparation - et elles font l'objet d'une concertation avec la profession - pour réduire les délais de paiement, pour attribuer la coresponsabilité aux donneurs d'ordre et pour élaborer des contrats types adaptés à l'activité de sous-traitance. Des aspects fiscaux et sociaux sont en jeu également. Je veillerai à ce que les mesures d'harmonisation communautaire ne se fassent pas à notre détriment, comme certaines orientations pourraient malheureusement le faire craindre. Je voudrais, sur ce sujet, faire avancer la Communauté européenne et je souhaite que nos partenaires fassent très rapidement les efforts nécessaires pour l'harmonisation sociale car c'est un volet important de ce dossier. J'ai également demandé qu'une concertation s'engage entre l'Union des sociétés d'autoroutes à péage - l'U.S.A.P. - et les organisations professionnelles sur l'idée d'un tarif « heures creuses » sur les autoroutes. Concertation également sur les modalités de mise en œuvre du permis à point pour cette profession. Je propose d'ailleurs, à ce sujet, que le coût de la formation spécifique « conducteurs poids lourds », qui aura lieu dans le cadre des stages de permis à point, soit pris en charge au titre de la formation continue.

Toutes ces mesures sont utiles, mais il faut aussi que la profession prenne en charge son propre avenir. Cela sera fait avec mon soutien. Et je tiens à dire, à ce sujet, que je suis en concertation permanente - ainsi que le secrétaire d'Etat, M. Sarre, et mon ministère - avec la profession. Je souhaite que nous fassions progresser la recherche de solutions pour ce secteur dans un cadre de discussions sereines avec les organisations représentatives de la profession. Je rappelle d'ailleurs, au cas où on l'aurait oublié, qu'en trois ans ce sont près de 4 milliards de francs de recettes auxquels l'Etat a renoncé au profit du transport routier.

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** Il fallait que cela fût dit !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Cela montre bien que l'Etat veut développer les chances de réussite de cette activité en France et en Europe.

Comme certains orateurs l'ont amplement rappelé, le budget des routes a été réduit au début de l'année 1991, à la suite des contraintes économiques liées à la guerre du Golfe. Cette réduction d'un peu plus d'un milliard de francs en autorisations de programme a porté pour l'essentiel sur des opérations financées à 100 p. 100 par l'Etat, de façon - ainsi que l'a souligné M. Rodet - à ne pas remettre en cause les opérations cofinancées et à peser le moins possible sur l'activité des travaux publics en raison de l'effet de « levier » lié aux contrats de plan. Cela a conduit à ralentir le rythme de réalisation des grands programmes de désenclavement du Massif central - A 75, A 20 et R.N. 7 - sur lesquelles, néanmoins, près de 4 milliards de francs ont déjà été engagés depuis 1988. Ces projets, qui, au départ, consistaient en une simple mise à deux fois deux voies autoroutières des R.N. 9 et R.N. 20, ont vu leurs caractéristiques profondément modifiées, puisqu'il s'agit maintenant de réaliser de véritables autoroutes gratuites avec un grand nombre de tronçons entièrement neufs. C'est ainsi que les contournements de Châteauroux et de Millau coûtent, à eux seuls, 2,6 milliards de francs. Malgré ces surcoûts, l'objectif du Gouvernement est d'achever le lancement de ces opérations d'ici à 1996 pour assurer au plus vite le nécessaire désenclavement du Massif

central. D'ores et déjà, presque un tiers de ces itinéraires est réalisé, et, en 1992, les autorisations de programme progresseront de 16,5 p. 100.

Un mot sur deux grands projets : d'une part, la desserte de la Tarentaise et des sites olympiques, qui est maintenant totalement achevée, avec la mise en service la semaine dernière du tronçon autoroutier Montmélian-Albertville ; d'autre part, dans le cadre du plan routier transmanche, l'aménagement de la R.N. 1 entre Boulogne et la frontière belge, qui sera réalisé en 1993 comme prévu, pour accueillir les usagers du tunnel sous la Manche.

En ce qui concerne les contrats de plan Etat-régions, le projet de loi de finances pour 1992 prévoit une enveloppe de 3,3 milliards de francs en autorisations de programme. Mais, comme je l'ai indiqué à la commission des finances et à la commission de la production et des échanges, cette enveloppe sera complétée par des ressources provenant des excédents d'Autoroutes de France - auxquels M. Rodet faisait allusion tout à l'heure - conformément aux décisions du C.I.A.T. du 8 novembre 1988. (« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.)

**M. Michel Giraud.** En 1992 ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Attendez, monsieur Giraud ! Vous allez tout savoir si vous voulez bien m'écouter.

Je peux aujourd'hui vous annoncer que 1,2 milliard de francs d'autorisations de programme supplémentaires sera affecté au budget des routes en loi de finances rectificatives 1991. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** Voilà un ministre qui tient ses promesses et qui écoute les parlementaires !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** A ce propos, j'indique que, contrairement à ce qu'a dit M. Fèvre, l'utilisation des excédents d'Autoroutes de France est non une ponction, mais le simple reversement, le simple remboursement des avances faites par l'Etat aux sociétés d'autoroutes dans les années soixante-dix, quatre-vingt. (*Exclamations sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française.*) Cela ne constitue pas, je le répète, une ponction ; ce n'est, en réalité, que le remboursement des avances faites par l'Etat.

**M. Charles Fèvre.** Il aurait mieux valu réaliser 300 kilomètres cette année !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Attendez, monsieur Fèvre, avant de citer des chiffres ! Je vais vous apporter les vrais chiffres dans un instant.

Je tiens à souligner que cette décision prise par le Gouvernement marque un effort tout à fait exceptionnel pour contribuer à l'aménagement du territoire et à la fluidité des transports de notre pays. Et je voudrais remercier tout particulièrement Mme le Premier ministre ainsi que M. Bérégovoy et M. Charasse d'avoir accepté de dégager ces crédits dans un contexte budgétaire difficile. Cette décision permettra également de stimuler l'activité des travaux publics et l'emploi. Je souhaite que la représentation nationale - unanime, j'en suis certain - et les professionnels du secteur en mesurent toute la portée. (« Très bien ! » sur les bancs du groupe socialiste.)

Cette décision porte à près de 5,8 milliards de francs le montant des sommes affectées par l'Etat aux investissements routiers, ce qui se traduit par une augmentation de près de 9 p. 100 des crédits disponibles par rapport à l'année précédente.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Bien entendu, pour que la comparaison soit exacte, il est tenu compte des annulations intervenues en mars mais aussi des crédits ouverts au collectif de 1990 et donc dépensés en 1991.

Ainsi, les engagements de l'Etat, dans le cadre des contrats de plan, pourront être tenus de façon à permettre la réalisation des opérations prévues d'ici à 1993, dernière année du Xe Plan.

Pour répondre aux préoccupations de M. Rodet et des parlementaires du Massif central, je dirai que, compte tenu de l'amélioration des moyens affectés aux routes en 1992, je ne suis pas opposé à ce que l'enveloppe consacrée aux grands programmes routiers que sont la R.N. 9, la R.N. 20 et la R.N. 7 soit à nouveau augmentée.

**M. Alain Rodet, rapporteur spécial, et M. Jean-Pierre Bœumler, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Au total, le projet de budget des routes pour 1992 s'élève à 8 milliards de francs en moyens de paiement et à 5,5 milliards de francs en autorisations de programme. Ces crédits, monsieur Giraud, seront complétés dès le début l'année prochaine par ceux qui seront ouverts au collectif pour 1991. Voilà donc des chiffres précis.

Je ne suis pas friand de polémique, mais, après avoir entendu tout à l'heure avancer quelques chiffres, j'ai cru bon de me procurer des chiffres remontant à l'époque où ceux qui critiquent aujourd'hui fortement le budget des routes étaient au Gouvernement.

Ainsi, s'agissant des autoroutes, alors que, en 1987 et 1988, il avait été dépensé - en francs 1990 - respectivement, 7,1 milliards et 8,8 milliards, il a été dépensé, en 1991, 11 milliards, soit une augmentation de 37,5 p. 100 en francs constants ! (*Exclamations sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

Voilà pour les autoroutes.

En ce qui concerne les routes et les investissements routiers, les crédits s'élevaient à 5 milliards de francs en 1991 et ils atteindront 5,8 milliards en 1992, soit une augmentation de 26 p. 100 par rapport à la moyenne de ceux que vous avez investis en 1987-1988. (*Exclamations sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

Tous ces rappels ramènent à peu de choses un certain nombre de critiques qui ont été formulées tout à l'heure, en particulier celles qui portaient sur les chiffres.

**M. Michel Giraud.** Puis-je vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Volontiers.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Giraud, avec l'autorisation de M. le ministre.

**M. Michel Giraud.** Monsieur le ministre, vos tableaux sont-ils complets et intègrent-ils un comparatif des annulations en cours d'année ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Monsieur Giraud, les chiffres que j'ai cités intègrent les annulations de crédits. Et lorsque je vous dis que les 5,8 milliards de francs consacrés aux investissements routiers représentent une augmentation de 26 p. 100 par rapport à la moyenne de ceux de 1987-1988, plutôt que de grimacer, vous devriez être heureux de voir le budget routier de l'Etat progresser ainsi !

**M. Jean-Pierre Bœumler, rapporteur pour avis.** Ils sont heureux ! Ça se voit !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** La représentation nationale et le pays tout entier doivent être satisfaits de ces chiffres. J'espère d'ailleurs que, compte tenu de la décision que je viens d'annoncer et des chiffres que je viens de fournir, aussi bien M. Fèvre, que M. Giraud, M. Voisin et M. Gouhier voteront ce projet de budget.

**M. Charles Fèvre.** Puis-je vous interrompre, brièvement, monsieur le ministre ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. Charles Fèvre, avec l'autorisation de M. le ministre.

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le ministre, vous remontez aux années 1987 et 1988...

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Ce n'est pas par hasard ! (*Sourires.*)

**M. Michel Giraud.** Nous avons compris !

**M. Charles Fèvre.** ... mais vous oubliez de dire que, à l'époque, le gouvernement de M. Chirac a dû opérer une « remontée en puissance ». Vous auriez dû remonter un peu plus loin dans le temps, aux années 1983 et 1984, période où les plans de rigueur ont abouti à une diminution des crédits routiers, qui a entraîné la chute du nombre des kilomètres d'autoroutes construits.

**M. Roland Nungesser.** Très juste !

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur le ministre.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Monsieur Fèvre, vous venez de faire la démonstration de ce que chacun ici sait, c'est-à-dire que tout est relatif : les chiffres ne signifient rien dans l'absolu. C'est la raison pour laquelle, vous ayant écouté attentivement tout à l'heure, j'ai fixé ma barre de référence à l'époque où vos amis étaient au gouvernement. Je ne critique pas. Je constate seulement que les chiffres d'aujourd'hui sont en forte augmentation par rapport à ceux d'alors. Je ne comprends pas pourquoi cette réalité vous gêne. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Jean-Luc Reitzer.** Elle ne nous gêne pas !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** J'ai fait ce rappel sans esprit polémique, simplement pour rétablir la vérité.

Dans le domaine de l'entretien routier, les crédits s'élèvent à 2,8 milliards de francs. Compte tenu des travaux déjà réalisés pour mettre hors gel le réseau routier national - qui est aujourd'hui renforcé à plus de 84 p. 100 -, les efforts porteront principalement, en 1992, sur les ouvrages d'art. La dotation de gros entretien augmentera de 11 p. 100. C'est important parce que l'on a vu dans d'autres pays ce qui se passe lorsque l'Etat se désintéresse de l'entretien de ces gros équipements : ainsi, aux Etats-Unis, un pont sur dix est fermé à la circulation en raison d'un manque d'entretien. Je suis sûr que cette augmentation nous permettra d'éviter que se produisent dans notre pays des situations aussi dramatiques.

Quant aux autoroutes, leur financement ne passe pas, comme vous le savez, par le budget de l'Etat. L'année 1991 se traduit par une forte augmentation du volume d'emprunts autorisés et des investissements. Ceux-ci se montent à plus de 11 milliards de francs, ce qui est le niveau le plus élevé jamais atteint depuis la création du système de concessions mis en place en 1955. Ils permettront d'assurer le financement des 500 kilomètres d'autoroutes en chantier et de lancer 221 kilomètres d'autoroutes nouvelles, au lieu de 155 kilomètres en 1990.

Le relèvement des tarifs de péage au 1<sup>er</sup> août 1991, après une période de blocage de trente mois, que M. Giraud a rappelée, permettra d'améliorer la capacité de financement des sociétés d'autoroutes, qui doivent étendre leur réseau de 3 700 kilomètres en quinze ans.

Comme vous le savez, le programme pour 1992 sera arrêté lors du conseil de direction du F.D.E.S., à la fin de l'année.

Je terminerai par la sécurité et la circulation routière. M. Georges Sarre vous présentera le budget prévu pour 1992 dans ce secteur, ainsi que celui du transport fluvial. Pour ma part, je souhaiterais mettre l'accent sur un nouveau service qui est appelé à se développer fortement : celui de l'exploitation et de l'information routières.

Pour faire face au développement du trafic automobile, qui nécessiterait sur certaines liaisons ou dans certaines agglomérations un doublement des infrastructures actuelles d'ici à quinze ans, il faut aussi imaginer une meilleure exploitation de la route, une meilleure gestion du trafic, en utilisant davantage les technologies de communication ou en mettant au point de nouveaux systèmes d'information des automobilistes. Autrement dit, il s'agit, selon une expression couramment utilisée, de développer une « route intelligente ». Par exemple, le système Carminat permet, par un système informatique embarqué, de fournir une aide à l'automobiliste sur l'état du trafic, les parcours à suivre et toutes sortes de services rationalisant l'usage de la route. Plusieurs sites européens ont été retenus pour ces tests, notamment l'Île-de-France, l'axe Paris-Londres et l'axe Rhin-Rhône-Méditerranée.

La gestion du trafic, les équipements et les services d'exploitation de la route représentent un enjeu important à la fois pour les usagers de la route et pour les industriels. Un effort particulier sera fait dans le budget 1992 : au-delà des 137 millions de francs consacrés à la circulation routière, 17 millions sont prévus pour réaliser les études de faisabilité et expérimenter des systèmes nouveaux.

Des efforts importants de recherche-développement ont été consentis par l'Etat et les constructeurs automobiles dans le cadre des programmes européens Drive et Eurêka. Ils seront poursuivis, notamment dans le nouveau programme V.S.R. - véhicule sécurité routière - qui mobilisera 695 millions de francs en cinq ans. Le budget de l'INRETS, qui contribue notamment au financement de ce programme, est en augmentation de 12 p. 100.

En conclusion, mesdames, messieurs les députés, je dirai que la France agit pour conforter sa place au cœur de la Communauté européenne et pour s'efforcer de tirer tous les bénéfices économiques attendus du Marché unique. Mais la réalisation des grandes infrastructures de transports dont notre pays a besoin se heurte à une série de difficultés qu'il faut lever.

C'est dans ce contexte que j'ai lancé récemment un débat national sur les infrastructures de transport, que conduira M. Gilbert Carrère. A cet égard, je remercie M. Gouhier du soutien qu'il a témoigné tout à l'heure à mon initiative.

Je pense que lorsque des questions et des contradictions s'accroissent au point de compromettre le développement et la réussite d'un secteur, voire du pays, il faut, dans une démocratie moderne, essayer de voir ensemble, au-delà des divergences politiques et des divergences de tous ordres, comment on peut les dépasser. C'est ce que j'avais fait aux P.T.T.

Monsieur Fèvre, je pense, contrairement à ce que vous avez dit tout à l'heure, que le débat, la concertation et la consultation sont toujours utiles. Ils font même, parfois, gagner du temps pour définir les conditions dans lesquelles peuvent se réaliser des projets, ces derniers devenant d'ailleurs de plus en plus difficiles à mener, quels que soient les Gouvernements et quels que soient les élus. Vous êtes des élus nationaux, mais aussi des élus locaux, et vous savez que ces projets ne sont pas toujours faciles à réaliser.

Comment peut-on collectivement définir notre dessein pour l'avenir ? Nous savons que, dans le domaine des infrastructures de transport, les besoins sont considérables. Il suffisait d'écouter vos interventions, mesdames, messieurs les députés, et il suffira d'écouter tout à l'heure les cinquante questions qui me seront posées, pour se convaincre de l'ampleur de la demande.

**M. Charles Fèvre.** Je n'ai pas dit que j'étais contre la concertation ! C'est faux !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Monsieur Fèvre, je n'ai pas dit que vous étiez contre la concertation, j'ai seulement indiqué que la concertation et le débat ne font pas perdre du temps et que ce n'est pas une façon de fuir ses responsabilités. Pour les avoir expérimentés, je puis vous assurer qu'ils font gagner du temps et qu'ils permettent de faire aboutir des projets. Si vous n'êtes pas d'accord, dites-le. Mais, en tout cas, c'est la voie que j'ai suivie et que je continuerai de suivre.

Les besoins dans le domaine des infrastructures de transport sont, disais-je, considérables. A cet égard, M. Germon déclarait tout à l'heure que le processus de décision appliqué au T.G.V. et la nécessité de définir des priorités dans le cadre du schéma directeur devaient être mieux affirmés. Je tiens à le rassurer en lui faisant savoir que ce ne sont pas les technocrates qui, comme je l'ai lu, décident. Si des inflexions ont pu être données à tel ou tel projet initial, c'est bien parce que les décisions qui engagent l'avenir sont prises par les politiques. Les choses sont bien claires à cet égard.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** Pour répondre à ces besoins, il faut rechercher un nouvel équilibre dans le développement des transports, en intégrant plusieurs préoccupations :

D'abord - et cela devient incontournable aujourd'hui -, il faut respecter l'environnement ainsi que notre patrimoine historique et naturel ;

En deuxième lieu, il convient de prendre en compte les effets sociaux et sociologiques des moyens de transports, par exemple sur les modes de vie et sur l'aménagement du territoire ;

Ensuite, nous devons évaluer les financements nécessaires à la réalisation des infrastructures et des moyens de transport. Même si je ne partage pas totalement le point de vue de M. Giraud sur ce point, ...

**M. Michel Giraud.** Merci pour le « totalement » !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace.** ... j'estime que ses propositions méritent un examen, notamment dans le cadre de ce débat. Cela étant, je ne suis pas sûr que sa suggestion de privatiser les sociétés d'économie mixte constitue une panacée, dans la mesure où les sociétés privées constituées par M. Chalandon ne se sont pas révélées viables et ont dû être transformées en S.E.M. En tout état de cause, monsieur Giraud, les propositions que vous avez faites sur le financement seront prises en compte dans le débat. Tel est d'ailleurs l'objet de cette concertation dont j'essayais de démontrer l'utilité à M. Fèvre il y a un instant ;

Enfin - dernière préoccupation et non la moindre -, il est nécessaire de surmonter des intérêts apparemment contradictoires entre les différents acteurs : les usagers, les professionnels, les associations, les autres activités. Il arrive même parfois que la contradiction réside en chaque Français, selon qu'il est piéton, automobiliste, utilisateur de la S.N.C.F. ou transporteur routier. Nous devons essayer de lever ces contradictions grâce à la concertation.

L'ambition du débat n'est donc pas simplement technique, il tend aussi - et ce n'est pas son moindre intérêt - à enrichir notre démocratie et son mode de fonctionnement.

Un mot pour terminer de l'intervention de M. Noir qui laissait entendre que l'Etat se désintéressait des transports en commun urbains. J'ai donné quelques chiffres. Il en a donné d'autres, tout en faisant des propositions qui seront certainement examinées dans le cadre du débat que conduira M. Carrère.

Que M. Noir me permette, sans aucun esprit polémique, de lui rappeler - et cela concerne non l'élu national mais le maire de Lyon - que l'Etat s'est fortement impliqué pour aider cette ville à développer ses transports en commun, qu'il s'agisse des lignes A, B et C du métro de Lyon ou de la ligne D.

Cela étant, de façon plus générale, je voudrais que la représentation nationale sache que je me suis préoccupé du problème des transports collectifs dès mon arrivée à ce ministère. Encore une fois, je pense que les transports en commun, notamment les transports urbains, pourront donner lieu à des débats particuliers dans le cadre de la concertation menée par M. Carrère.

Les objectifs que nous nous fixons pour notre politique des transports doivent permettre à la France de mieux se situer dans le cadre de l'Europe de 1993. Le budget que je vous ai présenté aujourd'hui, enrichi par l'annonce que je viens de faire concernant le budget des routes et par le débat auquel j'invite non seulement la représentation nationale, mais aussi l'ensemble de notre pays à travers ses différentes composantes, permettront de mieux préparer notre avenir. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

3

### MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR PRIORITAIRE

**M. le président.** M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le ministre des relations avec le Parlement la lettre suivante :

« Paris, le 4 novembre 1991.

« Monsieur le président,

« J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en application de l'article 48 de la Constitution, le Gouvernement fixe comme suit l'ordre du jour prioritaire du mercredi 6 novembre :

« Le matin, l'après-midi, après les questions au Gouvernement, et le soir :

« Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1992 :

« Equipement, logement, transports, espace : tourisme ;

« Recherche et technologie ;

« Travail, emploi et formation professionnelle (*suite*).

« Je vous prie de croire, monsieur le président, à l'assurance de ma haute considération. »

L'ordre du jour prioritaire est ainsi modifié.

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 1992 n° 2240 (rapport n° 2255 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Equipement, logement, transports et espace : transports terrestres, routes et sécurité routière (*suite*) :

Annexe n° 24 (Transports terrestres et S.N.C.F.). - M. Claude Germon, rapporteur spécial ;

Annexe n° 23 (Routes et sécurité routière). - M. Alain Rodet rapporteur spécial ; avis n° 2260, tome X (Transports terrestres et S.N.C.F.), de M. Jean-Pierre Baeumler, au nom de la commission de la production et des échanges.

Environnement :

Annexe n° 20. - M. Michel Barnier, rapporteur spécial ; avis n° 2260, tome VII, de M. Daniel Chevallier, au nom de la commission de la production et des échanges.

Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

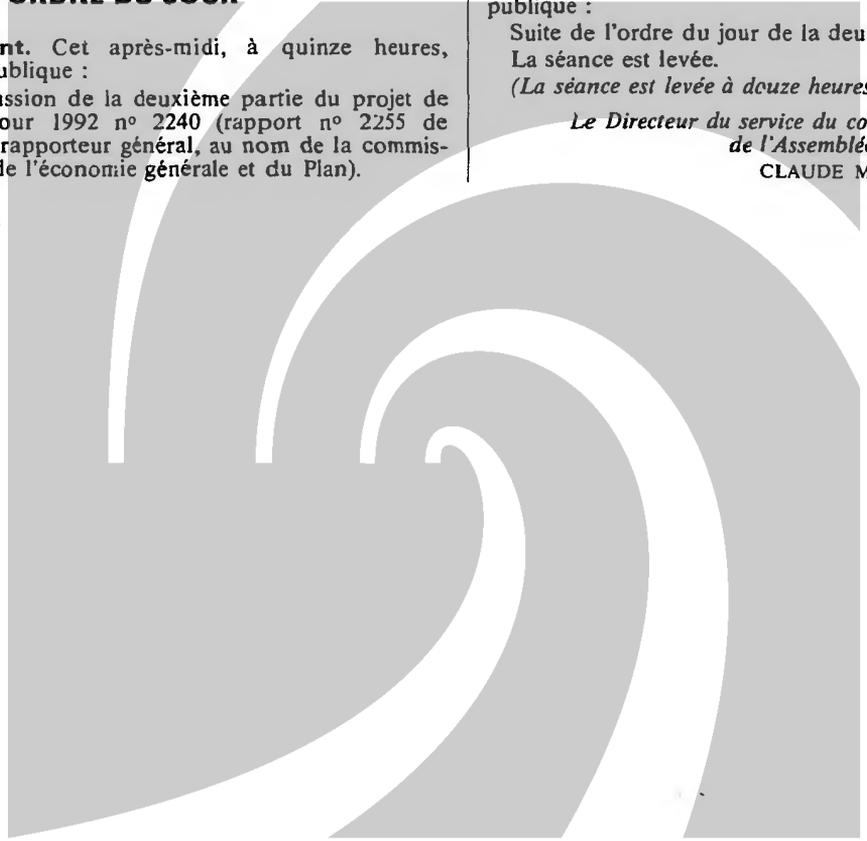
Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à douze heures quarante.*)

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

CLAUDE MERCIER



# LuraTech

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