

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

10^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

(63^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2^e séance du jeudi 10 novembre 1994



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. PIERRE-ANDRÉ WILTZER

1. **Loi de finances pour 1995 (deuxième partie).** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 6753).

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

Équipement et transports, aviation civile (suite)

Réponses (suite) de M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, aux questions de : MM. Henry Jean-Baptiste, Jacques Barrot, Jean Rigaud, François Roussel, Jean Diebold, Yves Van Haecke, Daniel Mandon, Jean-Pierre Foucher, Michel Mercier, Patrice Martin-Lalande, Yves Deniaud, Pierre-Rémy Houssin, Serge Lepeltier, Frédéric de Saint-Sernin.

PRÉSIDENTE DE Mme NICOLE CATALA

Réponses (suite) de M. le ministre aux questions de : MM. Emmanuel Aubert, Etienne Garnier, Mme Elisabeth Hubert, M. Jean-François Calvo.

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

Etat B

Titres III et IV. - Adoption (p. 6768)

Etat C

Titres V, VI et VII. - Adoption (p. 6768)

BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE

Crédits ouverts aux articles 27 et 28. - Adoption (p. 6768)

Article 57. - Adoption (p. 6768)

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

2. **Dépôt de rapports** (p. 6768).
3. **Dépôt de rapports sur des propositions de résolution** (p. 6768).
4. **Dépôt d'un projet de loi modifié par le Sénat** (p. 6768).
5. **Ordre du jour** (p. 6768).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE-ANDRÉ WILTZER,
vice-président

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1995 (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 1995 (n^{os} 1530, 1560).

EQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

Équipement et transports, aviation civile (suite)

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, concernant l'urbanisme, les transports et la mer, ainsi que des crédits du budget annexe de l'aviation civile.

Nous en venons à une nouvelle période de questions posées par les membres du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.

La parole est à M. Henry Jean-Baptiste.

M. Henry Jean-Baptiste. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, il serait souhaitable d'étendre à Mayotte, moyennant toutes les adaptations requises par ses spécificités, certaines institutions qui ont fait leurs preuves, tant en France métropolitaine que dans l'outre-mer. Je songe au fonds national d'aménagement foncier et urbain des années soixante, qui subsiste dans les villes nouvelles, au fonds d'aménagement foncier de la Réunion, qui est un fonds régional, et au fonds social pour l'habitat de la Nouvelle-Calédonie.

Un fonds de cette nature assurerait à Mayotte le financement de travaux d'équipement des logements, des dépenses d'aménagement urbain et de viabilisation des terrains destinés à la construction. Actuellement, ces charges sont imputées sur les crédits de la ligne budgétaire unique destinés à la construction de logements. Évidemment, le volume de construction s'en trouve réduit alors que la pression démographique est particulièrement forte à Mayotte.

Monsieur le ministre, si je ne suis pas sûr que ma question soit simple, car elle implique une action interministérielle à laquelle participeront sans doute, outre votre ministère, le ministère du logement et celui des affaires sociales et de la ville, du moins a-t-elle le mérite de la brièveté, ce qui devrait satisfaire M. le président. Quelle réponse pouvez-vous apporter à ma proposition ?

M. le président. Je vous félicite en effet, mon cher collègue, pour cette brièveté !

La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Pour être brève, la question n'en est pas moins difficile et délicate.

S'agissant, d'abord, des PLA et de la surcharge foncière, nous devons y travailler, vous, monsieur Jean-Baptiste, M. Hervé de Charette et moi-même. Compte tenu des excellents rapports qui existent entre le ministère de l'équipement et celui du logement - nous n'avons jamais eu la moindre difficulté - nous devrions ensemble trouver des solutions.

Quant à l'ancien fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme, sa clôture fin 1993 ne permet guère d'intervention foncière de l'Etat, sauf dans quelques agglomérations. Cependant, le groupe de travail interministériel sur les questions foncières créé à l'occasion d'un récent CIAT, sous le pilotage du ministère de l'équipement, pourrait mettre en lumière l'intérêt de recréer une institution comparable à l'ex-FNAFU. Le ministère dont j'ai la charge en est, pour sa part, fermement partisan.

J'ai quelque peu renvoyé sur M. de Charette le soin de répondre à votre première préoccupation mais, dans le cadre du débat interministériel que j'ai l'honneur d'animer, en accord avec le Premier ministre et le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et ministre de l'aménagement du territoire, j'espère bien pouvoir créer une telle institution, qui permettrait de répondre complètement à votre seconde préoccupation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. Henry Jean-Baptiste. Merci !

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

M. Jacques Barrot. Au risque d'être importun, monsieur le ministre, mais on n'est jamais assez insistant quand on défend de bonnes causes, je vais encore vous parler de la liaison Lyon-Toulouse, grande liaison d'aménagement du territoire.

Avec M. le Premier ministre, vous avez eu l'excellente idée de venir inaugurer un ouvrage important, le plus haut viaduc d'Europe, pour l'instant du moins. Vous avez alors assuré que l'axe en question bénéficierait d'une enveloppe importante dans le cadre du programme spécial que vous avez bien voulu mettre au point, ce dont nous vous remercions. Mais je voudrais savoir comment se présente le budget pour 1995 à cet égard. En effet, le prolongement de l'ouvrage est nécessaire pour terminer l'opération et le problème est de savoir si nous pourrions le financer sur le programme spécial, RN 88.

Je ne vous cache pas qu'il y a aussi un financement possible dans le cadre du contrat de plan Etat-région. Ces crédits seront utilisés pour réaliser dans mon département, la déviation de Brioude. C'est pourquoi nous souhaiterions que ces crédits, d'un montant au demeurant

relativement modeste soient inscrits au programme spécial RN 88 pour permettre d'achever l'opération Pont-de-Lignon.

Monsieur le ministre, au risque d'être impertinent, je vous dirai que je trouve le contrôle parlementaire sur les programmes routiers relativement ténu. Heureusement, nous avons de bons ministres et nous pouvons leur faire confiance ! (*Sourires.*) Mais nous aimerions bien, de temps à autre, avoir des précisions pour être bien sûrs que les opérations auxquelles nous tenons beaucoup pourront vraiment se réaliser.

Cela dit, je vous remercie d'avoir répondu ce matin que vous sauriez faire preuve d'une certaine souplesse pour les échangeurs. En effet, ils ne doivent pas être trop espacés si l'on veut que cette liaison soit réellement une liaison d'aménagement du territoire.

Veillez bien, monsieur le ministre, à ce que l'opération de Pont-de-Lignon puisse être financée, en 1995, sur le programme spécial destiné à cet itinéraire. J'y insiste, car c'est capital pour le bassin du Puy.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. La liaison Lyon-Toulouse est vraiment une priorité nationale, et la question qui m'est posée est d'autant plus importante qu'elle présente un aspect financier qui touche directement le président de la commission des finances !

J'ai déjà en partie répondu ce matin. Comme je l'ai indiqué à M. Proriol, si nous ne pouvons pas affecter plus de 200 millions pour l'opération à mener à bien dans le secteur de Brioude, c'est parce que l'Etat estime nécessaire qu'un équilibre en matière de financement soit maintenu tout au long de cet axe pour que telle ou telle section ne puisse être opposée à telle ou telle autre.

Toujours dans ce sens, le parti d'aménagement consiste, selon les désirs de l'ensemble des élus, et particulièrement le vôtre, à réaliser une liaison à deux fois deux voies avec dénivellation des échanges et statut de route express avec un nombre suffisant de sorties.

Il est envisagé de consacrer à la Haute-Loire une enveloppe de 70 à 80 millions - normalement, 80 millions - dont un financement sur le fonds spécifique de manière à accélérer cette réalisation. Nous avons prévu 15 millions à 20 millions mais, pour tenir compte des besoins, de l'urgence et de l'équilibre de réalisation, nous sommes montés à 40 millions garantis. J'ai conscience que cela ne comble pas les espoirs et que c'est un peu court, mais nous ferons tout pour que, à l'arrivée, la somme atteigne un montant compris entre ces 40 millions garantis et les 60 millions espérés, et plus elle s'approchera de 60 millions, plus le ministre que je suis sera heureux. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

M. Jean Rigaud. Dès la semaine prochaine, doit se réunir pour trois jours, à Saint-Etienne, le congrès du GART, le groupement des autorités responsables des transports, dont ce sera la quatorzième rencontre. A cette occasion, le 17 novembre, en partenariat avec l'union des transports publics urbains et régionaux - UTP - le GART organise une journée nationale des transports publics urbains qui mobilisera une centaine de villes et d'agglomérations en France. La chaîne de radio France-Inter s'associe à cette opération de promotion.

Il me paraît indispensable, monsieur le ministre, de vous rappeler le rôle fondamental que les transports publics urbains ont à jouer dans le développement social

et économique de nos cités et de nos agglomérations. Les élus locaux ont la préoccupation permanente d'améliorer l'environnement par la lutte contre la congestion, la pollution, le bruit et par la réduction de la consommation énergétique. Ils luttent également contre l'exclusion des populations défavorisées, plus particulièrement dans les banlieues où, à l'exclusion sociale, s'ajoute l'exclusion spatiale. Ils ont pour préoccupation l'emploi et un développement urbain durable assurant une qualité de vie. Pour cela, ils se sont fixé des objectifs certes ambitieux mais incontournables : désenclaver les quartiers et associer le transport public à la vie des quartiers en difficulté, rendre les transports publics accessibles financièrement à tous, réaménager l'espace urbain et la qualité de vie autour des transports en commun, enfin, recourir à de nouvelles technologies.

Ces mêmes élus locaux sont aujourd'hui inquiets de la part budgétaire consacrée aux transports publics urbains en province comparativement à celle réservée à la communication intercités, notamment aux grandes voiries, aux liaisons ferroviaires, voire à la voiture particulière. En effet, même si l'Etat honore ses engagements antérieurs - nous y sommes très sensibles, monsieur le ministre -, les autorisations de programme concernant les transports collectifs urbains subissent un fort recul : 614 millions en 1994, 513 millions en 1995, alors que les autorisations d'engagement s'accroissent de 4,5 p. 100 pour les transports terrestres et de 9,9 p. 100 pour les routes.

Devant ce constat, les autorités organisatrices souhaitent très vivement que l'Etat rééquilibre son effort pour permettre aux transports publics urbains de province de gagner des parts de marché et de contribuer ainsi à l'amélioration de la qualité de la vie dans nos villes et nos agglomérations. Ce rééquilibrage peut se faire notamment en diversifiant les modes d'intervention de l'Etat et il me semble que votre gouvernement devrait prendre une part plus active dans la promotion du transport public urbain. Vous n'êtes pas sans savoir que ce sont les collectivités territoriales qui supportent dans sa totalité le coût de la promotion des transports publics urbains. Elles souhaitent toutes aujourd'hui que l'Etat se préoccupe davantage du développement de ce mode de transport, comme il l'a fait récemment pour la voiture particulière avec l'attribution d'une prime de 5 000 francs pour l'acquisition d'un véhicule neuf.

Que prévoyez-vous, monsieur le ministre, dans le projet de budget pour 1995 pour participer à ces opérations de promotion des transports publics urbains, voire pour les impulser ? C'est en effet une préoccupation permanente tant pour les élus locaux responsables de ce mode de transport que pour toute une profession qui représente plus de 70 000 emplois.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur Rigaud, je suis très heureux que vous me posiez cette question, car elle va me permettre d'apporter certaines précisions et d'inverser nombre d'idées reçues en la matière.

La politique du présent gouvernement en matière de transports collectifs urbains est volontariste et, qui plus est, claire. Pour la première fois, les élus locaux connaissent à l'avance les critères qui s'imposent au Gouvernement comme à eux-mêmes. Ils n'auront plus à venir quémander chez le ministre une aide spéciale qui pourrait leur être distribuée Dieu sait comment. Qu'on ne voie pas là une critique de mes prédécesseurs. En effet, les dossiers lourds étant très rares à l'époque, il n'y avait pas

lieu de définir des critères. Les dossiers s'étant multipliés, ils sont aujourd'hui nécessaires. Aujourd'hui, chacun peut donc calculer à l'avance à quoi il a droit de la part de l'Etat dans une équité totale entre les collectivités.

Par ailleurs, la politique actuelle tend à aider fortement le maximum de villes à s'équiper et à utiliser des transports qui soient « proportionnés ». Autrefois, l'essentiel des crédits était affecté à un très petit nombre de villes et servait principalement au métro. Aujourd'hui, l'Etat prend en charge 40 p. 100 de la totalité de l'investissement effectué par toute ville ou agglomération pour les bus ou les trolleybus, à condition qu'il y ait des voies spécifiques. Déjà, volontariste et claire, la politique menée est donc, de plus en plus, très incitative.

La croissance des crédits de paiement est substantielle, puisque 525 millions de francs sont proposés pour 1995 au lieu de 361 millions en 1994. Cela représente une belle augmentation, qui permettra de faire face au passé.

Reste l'avenir. Je vous retourne le compliment, monsieur Rigaud, en même temps qu'à toutes les collectivités locales, si je puis dire. Je sais bien que nous sommes à la veille des élections municipales et que, indépendamment des problèmes électoraux, ce n'est pas le meilleur moment pour lancer des programmes lourds en matière de transports tant urbains dans le cadre communal que dans le cadre intercommunal. Il ne serait pas sain qu'en étant au cœur des préoccupations électorales, les transports collectifs deviennent un sujet de division. Ce serait d'ailleurs préjudiciable aux transports collectifs eux-mêmes. Il faut en débattre démocratiquement sans en faire une occasion d'opposition. Cela pourrait être négatif.

Cela dit, je crains surtout que les 513 millions dont vous déplorez l'insuffisance ne soient pas utilisés. Mon souci actuel, c'est le manque de dossiers. Les collectivités qui sont prêtes, en année électorale, à se lancer dans la création de sites propres qui conduisent à bouleverser une cité sont rares, et, vous me rendriez le plus grand service en m'aidant à dépenser les crédits que nous avons obtenus de manière à ce que mon successeur n'ait pas à dire à Bercy, à la fin de 1995, qu'il n'a pas été capable de dépenser les 513 millions prévus au budget. Mon angoisse, je le répète, n'est pas de manquer de crédits, mais d'en avoir beaucoup trop. Si vous pouviez nous aider à faire monter les dossiers et à faire en sorte que les élus locaux viennent se servir à la manne gouvernementale, je vous en serais donc très reconnaissant.

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

La parole est à M. François Roussel.

M. François Roussel. Monsieur le ministre, l'an dernier, à la même époque, j'avais appelé votre attention sur le projet d'autoroute A 89 et vous m'aviez rassuré. Mais, en ce qui concerne le calendrier, l'enquête publique ne s'est achevée qu'en juillet 1994, au lieu de mai, ce qui retarde d'autant la déclaration d'utilité publique. En outre, s'il est vrai que le trajet Bordeaux-Clermont-Ferrand est le plus long jamais soumis à enquête publique dans l'histoire autoroutière française, je m'étonne que nous ne connaissions toujours pas les conclusions de la commission préalable à la déclaration d'enquête publique. Le délai me paraît étonnamment long. Quel sera le nouveau calendrier et quels crédits avez-vous prévus pour que la section Périgueux-Bordeaux soit réalisée d'ici à l'an 2000? Pouvez-vous faire le point?

Par ailleurs, il reste trop de points noirs sur la route nationale 89, en particulier dans la vallée de l'Isle à Marsac. Nous comptons à cet égard bénéficier d'un concours généreux de l'Etat pour pouvoir réaliser le rond-point attendu, dont le coût est estimé à 4 millions de francs.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le député, vous connaissez mon attachement à l'autoroute A 89 Bordeaux-Clermont-Ferrand, qui se prolonge jusqu'à Lyon, et que j'aurai eu l'honneur de tracer pratiquement d'un bout à l'autre.

Pour la première section, entre Arveyres et l'entrée dans le département du Puy-de-Dôme, l'enquête publique s'est achevée le 12 juillet dernier. Le rapport de la commission d'enquête est attendu vers la mi-novembre, c'est-à-dire dans les jours qui viennent. Je pense pouvoir saisir le Conseil d'Etat au début de 1995, obtenir la DUP courant avril et tout mettre en œuvre pour que le dossier soit bouclé avant le mois de mai 1995. Ainsi il pourra être achevé par ceux-là même qui l'auront porté quasiment de bout en bout. C'est en tout cas le but que je me fixe.

Pour la deuxième section, dans le Puy-de-Dôme jusqu'à l'autoroute Paris-Clermont, le fuseau du kilomètre dans le parc des Volcans d'Auvergne a été approuvé le 28 février 1994 par mes soins. La concertation sur la bande de 300 mètres devrait pouvoir être lancée en fin d'année 1994 en vue d'une décision au tout début 1995, et le lancement de l'enquête publique devrait pouvoir être fait avant la fin 1995.

Grâce à la section des travaux publics du Conseil d'Etat, et je lui rends hommage, qui a permis de traiter section par section, le dossier a pu être « décoincé » et nous aurons pu régler le problème de l'arrivée sur Clermont-Ferrand et améliorer la desserte de la ville par l'est et le sud-ouest.

S'agissant de l'aménagement du carrefour giratoire entre la RN 89 et la RD 710 à Marsac, compte tenu des besoins importants en matière d'aménagement du réseau routier en Aquitaine, cette opération n'a - hélas ! - pas pu être retenue dans le contrat de plan Etat-région.

Ce contrat prévoit toutefois une enveloppe de 71,9 millions de francs qui permet de prendre en compte les opérations de sécurité les plus urgentes. Cette opération estimée actuellement à 4 millions de francs fait l'objet d'une étude en concertation avec le conseil général de la Dordogne, seul compétent pour la décider. Et mes espoirs sont élevés qu'elle puisse être prise en compte conformément à vos souhaits.

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

M. Jean Diebold. Monsieur le ministre, ma question aurait sûrement mérité un débat plus important, puisqu'elle concerne le transport supersonique de deuxième génération.

Vous le savez, les perspectives de voir construire au début du siècle prochain un avion supersonique de deuxième génération, économiquement viable pour les compagnies aériennes, les constructeurs et les passagers, s'appuient sur la réalité deviennent un enjeu important.

La réalité, c'est l'évolution du marché vers les trafics long-courriers au-dessus des océans et la bonne identification des progrès technologiques à mettre en œuvre. L'enjeu est important puisque, vraisemblablement, seule une coopération internationale regroupant les compétences des principales puissances aéronautiques permettra à l'Europe de participer à un tel projet, dont le coût de

développement est estimé à 15 milliards de dollars pour un marché représentant, suivant le nombre d'appareils, de 125 à 250 milliards de dollars de chiffre d'affaires.

L'Europe doit donc s'imposer comme un partenaire potentiel en soutenant ses industriels, Aérospatiale, British Aerospace ou DASA-Fokker. Or, aujourd'hui, si les Etats-Unis sont en ordre de bataille, l'Europe ne l'est pas. C'est ainsi que les Etats-Unis investissent des sommes importantes pour soutenir leurs industriels et les placer en position dominante et que, sur la période 1994-1999, la NASA a mis en œuvre un programme de recherche supersonique doté de 1,5 milliard de dollars. A titre de comparaison, pour 1994, il a été dépensé 187 millions de dollars aux Etats-Unis, 56 au Japon et un peu de moins de 15 en Europe, dont d'ailleurs, notons-le, la moitié à la charge de la France. Cet important écart financier crée, on le voit, un déséquilibre profond entre les Etats-Unis et l'Europe et pourrait rapidement, s'il n'était pas modifié, marginaliser l'avance technologique européenne acquise dans le transport supersonique grâce, je le rappelle, au projet Concorde.

C'est pourquoi un programme de recherche supersonique doit être, comme cela a été le cas pour Airbus et Ariane, une nouvelle ambition pour l'Europe et la France. Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir nous préciser la position du Gouvernement français sur ce projet important et me dire les actions concrètes que vous comptez engager pour que notre industrie aéronautique soit au rendez-vous de ce défi, qui sera peut-être celui de son avenir.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur Diebold, avec le gros-porteur, le supersonique constitue l'un de nos deux grands rendez-vous du début du prochain siècle. Je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire que la Communauté européenne n'est sans doute pas suffisamment volontariste.

Comme il n'y a pas, à l'évidence, place pour deux avions supersoniques, il est très important que l'Europe, au moment où les Etats-Unis font l'effort que vous avez souligné, ne baisse pas la garde. Quand je dis : l'Europe, je pense encore plus à la France, dont on sait l'avance qu'elle a prise grâce à la réalisation du Concorde - mais ce n'est pas à vous que je vais l'apprendre, étant donné la part que vous y avez prise.

Dans ce dossier, premièrement, il nous faut soutenir des études. Entre 1991 et 1994, la France a poursuivi la maintenance de ses capacités à hauteur d'environ 45 millions par an. L'année prochaine cette somme sera portée à 55 millions. Il faut en effet absolument que nous soyons présents.

Deuxièmement, nos industriels et le Gouvernement s'emploient à convaincre les partenaires de la nécessité de s'intéresser à cette réalisation.

Nous nous employons également à convaincre la Commission et l'ensemble de la Communauté qu'elle devrait participer aux études et au financement de la réalisation de ce qui sera, encore une fois, un des grands rendez-vous du siècle. Si l'Europe était « débarquée » - excusez l'expression - du supersonique, ce serait véritablement une catastrophe sur le plan économique et pour l'avenir. Il faut donc par nos connaissances, par le maintien de nos capacités, faire en sorte que les Etats-Unis aient besoin de nous et obtenir ainsi de leur part une participation forte à ce qui sera l'avion supersonique du futur.

M. le président. La parole est à M. Yves Van Haecke.

M. Yves Van Haecke. Monsieur le ministre, ma question porte sur le maintien des lignes secondaires régionales et sur les conventions régionales passées entre la SNCF et les régions, thème que vous avez déjà largement évoqué. Incontestablement, nous constatons là un nouveau cours dans la politique des transports régionaux, et c'est bien le reflet du grand débat sur l'aménagement du territoire.

Nous croyons constater aussi une modification du style des relations entre les directeurs de la SNCF et les responsables locaux. Les conventions régionales jouent un rôle croissant, notamment pour maintenir et organiser les petites lignes. C'est bien évidemment le cas pour la desserte du Morvan au sud d'Auxerre, dont les zones rurales profondes doivent continuer à être desservies de même que le site ferroviaire de Migennes, qui sera ainsi confronté. C'est aussi le cas de toutes ces lignes secondaires régionales dont les responsables devront s'intéresser à toutes les gares considérées comme intermédiaires, et donc non desservies par les grandes lignes. On voit l'intérêt que vont revêtir à nouveau certaines étapes qui se trouvaient délaissées ces dernières années et qui vont donc avoir une autre chance.

Notre inquiétude tient aux transferts de financement qui résultent des conventions régionales. Face à l'ampleur des besoins, les régions peuvent être conduites, dans leurs discussions avec la SNCF, à assurer de nouvelles charges financières au-delà de leurs capacités. Dans le cas de la Bourgogne, ce serait dramatique, car ce n'est pas une région riche.

Je le dis d'autant plus qu'il y a fort à faire sur ces lignes secondaires parce que la SNCF ne fait plus rien. C'est le cas sur la ligne du Morvan. Par exemple, cette année, nous avons accepté la suppression de certains arrêts pour accélérer les rames, mais nous nous sommes aperçus que l'accélération n'était pas possible parce que les signaux ne pouvaient être modifiés en conséquence. Il y a donc des travaux à faire. Il faut aussi améliorer l'accueil, construire des parkings, organiser l'information, dont la déficience est palliée par l'improvisation heureuse d'agents de la SNCF consciencieux. Tout cela nécessite investissement et action. Quelles directives donnez-vous à la SNCF dans ces matières, et comment s'organiseront le financement et la péréquation des charges si cela se révèle nécessaire dans l'avenir ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le transport régional de voyageurs, c'est, vous le savez, un souci que je partage avec la SNCF. A la suite du rapport du Sénat qui avait précédé le rapport de votre assemblée sur la SNCF, une mission d'étude a été créée, sous la présidence du sénateur Haenel. Elle comprend les représentants des régions qui s'étaient le plus passionnées pour le rail au cours du dernier plan et qui l'avaient concrètement manifesté par un financement.

L'idée est qu'il faut créer à tout prix un meilleur dialogue entre la SNCF et les élus régionaux, mieux à même que l'Etat de représenter les besoins de la population au niveau régional, cela, bien sûr, avec le concours de l'Etat. C'est une des raisons pour lesquelles j'avais demandé à M. Fournier de freiner son plan de réforme des directions régionales de la SNCF, car j'avais l'impression qu'au moment où l'on voulait ouvrir le dialogue avec les régions, c'était une caricature que de nommer face à elle un « directeur VRP » sans aucun moyen de décision, ce qui aurait pu les conduire à penser qu'on se moquait quelque peu de dialoguer avec elles. M. Bergougnoux travaille à tirer les leçons des expériences précédentes et de

la non-décision de mise en route de cette réforme, qui me paraissait préjudiciable à l'intégration dans le pays de la SNCF et n'améliorait en rien les relations entre population, élus régionaux et SNCF.

A la suite des conclusions de cette mission, il est apparu qu'il fallait aller vers une autorité régionale des transports en matière de lignes ferroviaires régionales voyageurs. Le Premier ministre a bien voulu arbitrer en acceptant que nous lancions au début de 1995 des expérimentations auprès des régions qui auront les premières mis au point un plan régional - puisqu'il nous faut bien démarrer sur un plan. Il est bien entendu qu'il ne s'agit pas là d'un transfert financier sur le dos des collectivités régionales. C'est la raison pour laquelle j'ai toujours dit que les quatre milliards que l'Etat versait à la SNCF pour compenser les pertes sur ces lignes seraient versés aux régions.

La SNCF prétend - et elle a raison - que ses dépenses, ou ses pertes, sont supérieures à ce montant. Il faut pour le déterminer une extrême clarté dans les comptes de la SNCF, pour elle-même - c'est son intérêt - et pour nous tous. L'Etat en a besoin pour savoir si ce sont 500, 600 ou 700 millions qu'il faut donner en plus aux régions. Celles-ci en ont absolument besoin. Disons-le franchement, ce qui ne va pas entre la SNCF et les élus, c'est qu'il n'y a aucun moyen de comprendre les calculs de la SNCF ou de les vérifier. Cela crée une ambiance épouvantable entre les élus du territoire et la SNCF. M. Bergognoux l'a parfaitement compris, qui entreprend de gros efforts - ce n'est pas simple - pour trouver des systèmes de calcul clairs et indiscutables.

Dans le cadre de ce qui se continue de la mission de M. Haenel avec l'ensemble des régions, nous travaillons ensemble, SNCF, Etat et régions, à clarifier la mise au point des comptes. Bien entendu, je le répète, l'Etat, en fonction de ces résultats région par région, ira au-delà des quatre milliards.

Je souhaite que, sans perdre davantage de temps, un certain nombre de régions se lancent dans ces expériences, début janvier si possible. Tout est mis en œuvre pour les aider à mettre au point leur plan. Je souhaite qu'avant la fin avril ces expériences aient été lancées, pour que l'on puisse en tirer les conclusions fin 1995, début 1996, et aller vers la généralisation de la décision consistant à faire des régions l'autorité compétente en matière de transport de voyageurs. L'Etat, cependant, restera présent car il n'entend pas se désengager intellectuellement ; mais il laissera le dialogue s'instaurer à la base entre les régions et la SNCF afin de permettre à cette dernière de renouer avec ses clients, ce qui est urgent. Je le dis parce que, en 1993, nous avons assisté, me semble-t-il, à un véritable divorce entre les usagers et la SNCF, qui pourtant, a toujours été aimée des Français.

M. Yves Van Haecke. Merci, monsieur le ministre.

M. le président. Nous revenons au groupe UDF.

La parole est à M. Daniel Mandon.

M. Daniel Mandon. Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous rappeler ce que je vous disais l'an passé à la même place, lors du précédent budget, au sujet de la route nationale 82. Depuis, la situation s'est encore aggravée, plus particulièrement cet été où le transit s'est accru considérablement. Dans le contexte difficile du département de la Loire, je voudrais vous alerter, une fois de plus, sur ce douloureux problème.

En effet, le tragique accident que nous avons connu au printemps dernier a remis sur la sellette le caractère dangereux du tracé de cette route à forte déclivité à l'entrée sud de Saint-Etienne.

Aussi, pouvez-vous nous confirmer ce qui a été décidé lors de notre précédente réunion avec le maire de Saint-Etienne, au sujet de la participation de l'Etat à ces aménagements routiers en matière de sécurité ?

J'ai eu plusieurs fois l'occasion de vous exprimer mon inquiétude. Pouvez-vous me rassurer en m'indiquant le montant des crédits que vous entendez consacrer à ces travaux ? Bien entendu, il ne s'agit pas de retarder pour autant l'amélioration du tracé de la RN 82 telle qu'elle est prévue au contrat de plan Etat-région dans la traversée du col de la République, aménagement qualitatif dont l'urgence s'impose tant du côté de la vallée du Rhône, notamment en ce qui concerne l'arrivée sur Bourg-Argental, que du côté de Saint-Etienne.

Le rôle stratégique de cet axe national dans le désenclavement de la région stéphanoise est loin d'être négligeable. Historiquement, la fameuse « route bleue » a toujours permis une liaison régionale entre Saint-Etienne et les départements voisins de l'Ardèche, de l'Isère et de la Drôme, lesquels sont en train d'adopter avec la Loire une démarche globale et efficace d'aménagement de cette route sous le vocable de trans-Rhône.

Que pensez-vous faire pour la sécurité des populations riveraines et quelle sera la participation de l'Etat sur l'ensemble des opérations projetées ?

M. François Rochebiolno. Très bien !

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le député, sachez que l'aménagement de la route nationale 82 - et Dieu sait si nous en avons souvent parlé avec certains de vos collègues, mais plus particulièrement avec vous - a retenu toute mon attention.

Cette infrastructure pose deux types de problèmes : d'une part, un enjeu de sécurité évident, comme on a pu s'en rendre compte avec l'accident auquel vous avez fait allusion et avec les accidents qui l'ont précédé et, d'autre part, un problème de nuisances très fortes pour les riverains du fait d'un fort pourcentage, je dirai même d'un pourcentage étonnant de poids lourds passant sur ce qu'on peut appeler une petite route.

En ce qui concerne ce dernier point, qui vous préoccupe tout particulièrement, vous savez que la direction départementale de l'équipement a établi un projet d'aménagement d'un carrefour giratoire doublé d'une voie dite de détresse permettant d'empêcher un véhicule lourd de pénétrer dans l'agglomération en cas de perte d'efficacité de son système de freinage.

Le projet a reçu l'approbation technique et est évalué à 13 millions de francs hors acquisitions foncières. Il serait susceptible d'être réalisé en deux phases : une première, concernant la création du giratoire, est estimée à six millions de francs, et la seconde, pour la construction d'un lit d'arrêt, à sept millions. Afin d'accélérer au maximum cette opération, et sous réserve de la disponibilité des terrains que la ville de Saint-Etienne s'est engagée à prendre en charge, la première phase de l'aménagement pourra être assurée dès 1995, grâce à un financement de l'Etat de 3 millions de francs en dehors du contrat de plan - je vous le précise tout de suite et j'en prends l'engagement - complété par une participation équivalente des collectivités locales : conseil général et ville de Saint-Etienne. Mais je crois que, avec M. Clément, M. le maire de Saint-Etienne et son prédécesseur, nous devons pouvoir trouver un accord sur ce point.

En ce qui concerne la seconde phase, c'est-à-dire la création de la voie de détresse, son montage financier est à mettre au point. Il fera appel pour partie à l'enveloppe réservée au contrat de plan pour la RN 82, puisque la réalisation d'un aménagement de sécurité de ce type faisait partie des opérations proposées dans cette enveloppe. Pour autant, les aménagements envisagés en linéaire sur la RN 82 ne seront pas remis en cause, puisqu'ils ont toujours été prévus et qu'on n'obère pas l'enveloppe.

En apportant cette somme supplémentaire de 3 millions de francs, on doit pouvoir débloquer l'intégralité du dossier. Nous ferons le point avec le maire de Saint-Etienne sur la propriété des terrains et nous mettrons tout en œuvre pour que le giratoire soit fait courant 1995 et pour lancer la fin des études de la réalisation du lit, qui devrait intervenir le plus vite possible. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

M. Jean-Pierre Foucher. Monsieur le ministre, les habitants du sud des Hauts-de-Seine, proches des aéroports d'Orly et de Villacoublay, subissent depuis quelque temps des nuisances aggravées. Il semble, en effet, que les procédures d'approche aient été modifiées à Orly et qu'il en résulte un survol plus fréquent des zones habitées par les avions civils.

Il semble également que cette modification ait eu elle-même des conséquences sur les procédures de décollage à Villacoublay. Vous me rétorquerez qu'il s'agit là, le plus souvent, d'avions militaires dont les mouvements ne sont pas directement du ressort de votre ministère. Mais comme vous nous avez expliqué ce matin que vous étiez le patron du ciel français, cela vous concerne aussi.

Toujours est-il que les gros porteurs qui, jusqu'à présent, dégageaient après le décollage au-dessus du bois de Verrières, survolent maintenant des zones habitées, créant ainsi de graves nuisances pour la population. Quelles mesures comptez-vous prendre pour remédier à ces survols très bruyants, qui se produisent de jour et de nuit, et souvent à basse altitude ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur Foucher, il n'y a eu, à Villacoublay, aucune modification des conditions d'exploitation. Il s'agit d'une plate-forme militaire, susceptible d'être utilisée jour et nuit, en fonction des besoins. Cela ne veut pas dire qu'il n'y ait pas eu des besoins supplémentaires, ce qui expliquerait l'impression ressentie par la population.

M. Jean-Pierre Foucher. Il y a eu, en effet, la Bosnie !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Pour l'aéroport d'Orly, les conditions atmosphériques de cet été n'ont pas été favorables. En période de forte chaleur, les avions décollent en effet moins vite et volent donc à plus basse altitude. C'est pourquoi les riverains ont eu l'impression que les trajectoires avaient été modifiées, comme l'attestent les très nombreux appels que nous avons reçus. En réalité, je tiens à le souligner, il n'y a eu aucun changement de procédure.

En ce qui concerne plus généralement les mouvements d'avions, j'ai découvert non sans étonnement que, la politique française consistant à dominer le plus de destinations possible, les slots étaient automatiquement attribués à qui les demandait. Il a ainsi été attribué environ 330 000 possibilités de mouvement sur Orly alors que l'on y dénombre aujourd'hui 200 000 mouvements effectifs.

Dans ces conditions, si nous ouvrons Orly à toutes les compagnies, comme certains le demandent, arguant du fait que nous avons signé voilà bientôt trois ans les accords sur l'ouverture du ciel intracommunautaire à la concurrence, nous nous retrouverions bientôt avec au moins 290 000 mouvements d'avion par an. Une telle augmentation, près de 50 p. 100, rendrait la vie des riverains totalement insupportable. C'est dire qu'une ouverture immédiate d'Orly est impossible, et ceux qui la demandent ne se rendent pas compte des conséquences.

J'ai donc décidé de prendre les mesures nécessaires pour limiter les mouvements à leur niveau actuel, environ 200 000 mouvements par an, tout en ouvrant la plate-forme d'Orly. Car je ne voudrais pas que la Commission de Bruxelles ou d'autres Etats nous accusent de vouloir empêcher la concurrence. Si nous limitons les mouvements sur Orly, c'est pour rendre supportable la vie des riverains ou tout au moins pour ne pas aggraver la situation. Nous ferons donc « glisser » un certain nombre de mouvements sur Roissy afin de pouvoir à la fois domestiquer l'évolution du trafic d'Orly en maintenant le plafond annuel et respecter l'obligation d'ouverture à la concurrence. Cette concurrence, nous l'acceptons, car nous entendons honorer la parole de la France et nous la considérons comme bonne pour notre pays, pour les usagers et pour les ailes françaises, mais à condition qu'elle soit maîtrisée et progressive.

Voilà le sens de la politique que nous mettrons en œuvre dès le début de l'année 1995. Mais, je le répète, j'ai été effaré en découvrant le nombre de slots autorisés et en imaginant 330 000 mouvements sur Orly.

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

M. Michel Mercier. Monsieur le ministre, mes questions porteront sur les autoroutes dans le département du Rhône.

Il y a quelques mois, vous avez mis fin aux attermolements qui duraient depuis sept ans en arrêtant le tracé de l'autoroute A 89 Bordeaux-Genève, tracé qui améliore notablement celui qui avait été initialement envisagé. Vous avez ainsi rétabli la primauté de l'intérêt général au regard d'intérêts particuliers dont la défense avait été légitimement organisée dans une grande partie du département face aux hésitations des responsables.

Il faut néanmoins essayer d'atténuer le plus possible les nuisances causées par un tel équipement, afin qu'il soit perçu par tous comme un facteur de progrès et non comme une gêne. Des études sont en cours. Je souhaite que vous demandiez que l'on étudie également la prolongation jusqu'à la départementale 100 du souterrain partant de la départementale 485. Vous avez vous-même annoncé qu'il y aurait plus de 4 000 mètres d'autoroute souterraine à cet endroit ; il s'agit tout au plus de quelques centaines de mètres supplémentaires.

Je souhaite également que vous m'indiquiez l'échéancier prévu pour la réalisation des travaux. Nous avons longtemps attendu le tracé ; il ne faudrait pas que nous attendions aussi longtemps les travaux. Il conviendrait en particulier d'inscrire la déviation de Tarare dans le contrat de plan que l'Etat s'appête à passer avec les sociétés autoroutières.

Ma seconde question porte sur l'A 45. Je suis rassuré à ce sujet puisque vous venez d'indiquer que la liaison Lyon-Toulouse était une grande priorité nationale. C'est en effet l'A 45 qui en constitue le premier tronçon de Lyon à Saint-Etienne. Je constate donc avec plaisir qu'on suivra, en la circonstance, une méthode plus rapide et plus efficace que pour l'A 89.

Je souhaite néanmoins savoir où en est le dossier.

Qu'en est-il du péage ?

Où débouchera l'A 45 dans la vallée du Rhône ; autrement dit, où sera construit le pont ?

N'y a-t-il pas moyen d'anticiper les travaux nécessaires sur la partie existante de l'A 45, où de graves problèmes de sécurité se posent ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Pour la section Balbigny-Lyon, merci, monsieur Mercier, d'avoir accepté que l'Etat fasse son travail. C'était d'autant moins facile pour le président du conseil général du Rhône que l'A 89 passe en plein milieu de sa circonscription.

Pour la section Les Olmes - A 6, qui pose une difficulté particulière, j'ai décidé de rouvrir le dossier afin d'étudier des propositions alternatives et, après consultation des élus, nous avons tranché. Le tracé a été éloigné de l'usine Lafarge et il a également été modifié pour ne pas couper la plaine des Chères. Bref, nous avons vraiment fait le maximum pour améliorer un tracé sur lequel beaucoup avaient travaillé pendant sept ans.

Avant l'arrivée sur la RD 100, quatre kilomètres de souterrain sont déjà prévus. J'ai lancé une étude pour savoir s'il est possible ou non de réaliser les 200 mètres supplémentaires qui nous sont demandés. Au point où nous en sommes, cela ne devrait pas poser de problèmes !

En ce qui concerne l'autoroute A 45, nous en sommes au stade du grand débat. D'ici viendront les études, puis l'arrêt du fuseau de 1 000 mètres. Par conséquent, dire où l'A 45 débouchera sur le Rhône, j'en suis pour l'instant incapable. Même si nos services peuvent avoir quelques idées, ils sont assez respectueux de la démocratie pour ne pas préjuger des conclusions de cette consultation.

S'agissant des délais de réalisation, il faut bien admettre que des retards pris sont hélas pris ! Je mettrai tout en œuvre pour que les procédures puissent être poursuivies au-delà du mois de mai afin d'éviter toute nouvelle perte de temps à l'avenir. La procédure sera déjà bien assez longue ainsi. Mais c'est vraiment un dossier à suivre au millimètre, compte tenu des retards qu'il a déjà accumulés.

Quant aux problèmes de sécurité qui se posent sur le tronçon existant de l'A 45, j'ai demandé qu'un diagnostic précis soit effectué afin de déterminer les travaux à entreprendre au titre de l'enveloppe prévue à cet effet au contrat de plan. J'espère bien que nous trouverons une solution permettant d'accélérer l'aménagement à deux fois deux voies de la section complète, ce qui, en termes de sécurité et du fait du retard du dossier global, me paraît indispensable.

M. le président. Nous en revenons aux questions du groupe du RPR.

La parole est à M. Patrice Martin-Lalande.

M. Patrice Martin-Lalande. Monsieur le ministre, ma question concerne principalement la construction de l'autoroute A 85 de Vierzon à Tours et fait suite aux bonnes réponses que vous m'avez données dans cette enceinte le 23 avril et le 3 novembre 1993.

Conformément à vos engagements, l'enquête d'utilité publique s'est déroulée à la fin de l'année 1993. Malgré les initiatives malheureuses de certains membres du groupe des commissaires enquêteurs, l'enquête a permis de recueillir les critiques et les propositions de la population et des élus, notamment sur l'enjambement de la rivière du Cher, qui pose un problème d'environnement.

Mme le préfet de Loir-et-Cher, chargée de coordonner la procédure d'utilité publique pour l'ensemble du tronçon Vierzon-Tours, va vous envoyer, dans les prochains jours, le dossier réglementaire, complété de l'avis des élus concernés. Cet envoi a pris un mois de retard en raison de divers problèmes d'environnement, notamment en Indre-et-Loire.

Sans détailler plus avant ce dossier, puisque vous avez accepté de me recevoir avec les principaux élus concernés par cette autoroute, je vous indique que mon premier souci est d'avoir votre confirmation officielle que le calendrier que vous m'avez annoncé en novembre dernier sera respecté, quoi qu'il arrive, afin de permettre la sortie de la déclaration d'utilité publique avant le début du mois de mai prochain et l'inscription de ce tronçon autoroutier au programme des travaux en 1996.

Mon deuxième souci concerne la commune de Theil-lay en Loir-et-Cher, où passent déjà la nationale 20, la ligne SNCF Paris-Toulouse et l'autoroute A 71, et où viendra se raccorder l'autoroute A 85. Dans cette commune, déjà très marquée par les grandes infrastructures nationales, la SNCF veut imposer la construction d'un passage supérieur pour fermer l'actuel passage à niveau de la départementale 41 sur la ligne Paris-Toulouse. Le conseil municipal, mon prédécesseur, le questeur honoraire de l'Assemblée nationale Roger Corrèze, et l'immense majorité de la population, consultée par référendum, se sont opposés à une solution qui ne satisfait que les intérêts de la SNCF, laquelle refuse le passage souterrain adapté aux besoins du trafic et aux dimensions du village. Quelles sont les intentions de l'Etat sur ce point ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le député, s'agissant du passage à niveau, je suis incapable, aujourd'hui, de vous faire une réponse précise. Je vous propose donc, soit de vous répondre par écrit après étude par mes services des propositions de la SNCF, soit, si vous le jugez utile, de vous rencontrer en présence des responsables de la SNCF.

M. Patrice Martin-Lalande. Merci !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. En ce qui concerne l'autoroute A 85, vous savez que, conformément à l'engagement que j'avais pris, l'enquête publique s'est achevée le 14 janvier. La conclusion des commissaires enquêteurs est favorable sous deux réserves principales portant, l'une, sur la modification du tracé au sud-est de l'agglomération tourangelle et, l'autre, sur les conditions de franchissement de la vallée du Cher. Mes services examinent actuellement les moyens d'améliorer le projet pour répondre en particulier à ces deux objections. Mon objectif, sauf difficultés particulières, est de saisir le Conseil d'Etat avant la fin de l'année, pour que je puisse prendre la déclaration d'utilité publique courant avril 1995 de manière à boucler définitivement ce dossier.

Je rappelle une fois de plus que, sur les 2 200 kilomètres d'autoroute qui restent à réaliser en dix ans sur l'ensemble du territoire, nous aurons agi de telle sorte qu'il ne restera plus, à Noël, que 150 kilomètres de tracé à définir : tout le reste aura été fait ! Nous avons tellement concerté que les itinéraires ont été acceptés à peu près partout, si bien que ce travail n'a pas fait de bruit et qu'il est passé inaperçu. Je tiens aujourd'hui à en souligner toute la valeur.

Pour la première fois, vous le savez, je m'apprete à passer avec l'ensemble des sociétés autoroutières un contrat de cinq ans garantissant à la fois le financement et la réa-

lisation des travaux, dans l'intérêt commun de ceux qui bénéficient de ces infrastructures et des sociétés autoroutières. Je puis ainsi vous préciser qu'avant Noël sera signé avec Cofiroute un plan de cinq ans incluant l'intégralité du financement de l'A 85.

Les travaux débiteront-ils en 1996, comme vous l'espérez, ou en 1997 ? Je ne peux pas être aussi précis. J'espère, moi aussi, que ce sera 1996. Mais, au pire, le glissement serait d'un an. Vous êtes donc, si j'ose dire, au bout du tunnel.

M. le président. La parole est à M. Yves Deniaud.

M. Yves Deniaud. Le Gouvernement - vous l'avez rappelé à l'instant, monsieur le ministre - doit signer prochainement avec les sociétés autoroutières une convention quinquennale qui contractualisera la construction des autoroutes prévues au schéma national.

Quel sera le volume financier de cette convention ? Lorsque le Gouvernement avait annoncé un programme de 140 milliards de francs sur dix ans, programme qui représentait déjà un bond en avant spectaculaire par rapport aux prévisions antérieures, on nous avait laissé espérer que la première phase quinquennale pourrait être plus fournie encore que la simple moitié de 140 milliards.

Plus précisément, pouvez-vous nous confirmer que la réalisation de l'autoroute A 28 Rouen-Alençon-Le Mans-Tours sera inscrite en totalité dans cette première convention quinquennale ? Cela suppose bien entendu que la déclaration d'utilité publique sur l'ensemble de l'itinéraire, et sur la section Rouen-Alençon en particulier, soit préalablement publiée. Permettez-moi, à cette occasion, de vous féliciter à nouveau pour la remarquable qualité du travail effectué par le ministère de l'équipement, en réponse aux observations défavorables des commissaires enquêteurs concernant cette section.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur Deniaud, je vous remercie de vos appréciations, car il est vrai que nous nous sommes beaucoup attachés à cette réalisation.

En ce qui concerne Alençon-Tours, la DUP est arrêtée.

En ce qui concerne Rouen-Alençon, malgré l'avis négatif de la commission d'enquête après une concertation approfondie avec l'ensemble des populations, des élus et des associations, le Conseil d'Etat a bien voulu, dans sa sagesse, émettre un avis favorable. J'ai ainsi pu signer la déclaration d'utilité publique, qui en est actuellement à la signature des autres départements ministériels concernés. Ce n'est donc plus qu'une question de jours pour que ce dossier soit bouclé.

Le contrat de plan que je m'appête à signer avec les sociétés d'autoroutes prévoit, pour les cinq années 1995 à 1999, un investissement global de 72 milliards de francs, au rythme de 14 milliards par an - soit 70 milliards plus les 2 milliards d'Amiens. L'engagement pris par le Premier ministre sera solennisé par cette signature.

Je vous garantis de surcroît que l'ensemble de l'autoroute Rouen-Alençon-Le Mans-Tours sera intégré dans le contrat de cinq ans. Par conséquent, le financement et les travaux seront intégralement assurés au cours de cette période.

M. le président. La parole est à M. Patrice Martin-Lalande.

M. Patrice Martin-Lalande. Monsieur le ministre, la richesse des paysages français tient pour beaucoup à la diversité des traditions régionales d'habitat. Il y a, nous

semble-t-il, une « correspondance », selon le mot du poète, entre, d'une part, le terroir et, d'autre part, les volumes, les matériaux, les couleurs de nos architectures régionales. L'âme de nos terroirs, et donc l'attrait touristique et l'identité économique de notre pays imposent le respect de ces particularités régionales.

Les règles d'urbanisme doivent pouvoir répondre au double souci de protection de ce patrimoine et de maintien de la vie et du développement économiques dont ces régions ont fort besoin. La règle de la constructibilité limitée doit pouvoir trouver, me semble-t-il, des assouplissements nécessaires, dans le cadre du règlement national d'urbanisme. Quelles perspectives d'assouplissement sont envisageables dans ce cadre ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur Martin-Lalande, je suis, comme vous, très attaché au respect de la qualité de nos paysages et de nos traditions architecturales.

Je rappelle que nous avons de très bonnes perspectives d'adaptation locale de la loi, par les directives territoriales d'aménagement, sur lesquelles mon ministère a énormément travaillé en liaison avec celui de l'intérieur, directives prévues par le projet de loi sur le développement du territoire, que présente M. Charles Pasqua, ministre d'Etat. Pour les communes sans POS, qui sont soumises au principe de constructibilité limitée et au règlement national d'urbanisme, mais qui peuvent en sortir si elles adoptent une carte communale et élaborent un POS, il est clair que les directives d'aménagement permettront, en fonction des circonstances, d'assouplir ou de rigidifier les règles de la loi, de manière que son application soit partout conforme à son esprit et non pas une application théorique et variable selon les endroits, comme ce fut le cas pour la loi « montagne » ou pour la loi « littoral », complètement détournées des objectifs qui avaient été fixés par la représentation nationale.

Je répète qu'il peut s'agir d'assouplissements ou, au contraire, de renforcements des dispositions législatives dans l'intérêt général. Ces directives seront prises sous forme de décret en Conseil d'Etat, c'est-à-dire dans un cadre très sérieux, de manière qu'il s'agisse bien d'une adaptation intelligente de la loi et jamais d'un détournement, par cette procédure, du but visé par la représentation nationale.

Je pense que nous arriverons ainsi à humaniser la loi, à la faire coller à la réalité, en ayant pris toutes les précautions de procédure pour qu'il ne se passe pas tout et n'importe quoi sur le territoire et pour que la loi ne soit pas ressentie par les populations, les associations et les élus comme un barrage interdisant, par moment, des réalisations de bon sens.

Je crois que nous avons trouvé, grâce à ces directives, l'outil dont nous avons besoin, sans diminuer les protections que méritent et notre environnement et notre architecture.

M. le président. La parole est à M. Yves Deniaud.

M. Yves Deniaud. Indépendamment, mais en complément des contrats de plan, l'Etat envisage-t-il, dans le cadre du futur fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables prévu dans la loi de développement du territoire, d'intervenir sur les axes routiers nationaux pour pallier l'insuffisante coordination des contrats de plan lorsque celle-ci se manifeste ?

Des sections de route nationale sont quelquefois situées sur le territoire de régions qu'elles n'intéressent pas - c'est le cas en général à leur périphérie - alors qu'elles sont vitales pour des régions voisines.

Je citerai un exemple précis que je connais bien et qui me concerne : la section de la RN 12 entre Verneuil-sur-Avre et la limite sud de l'Eure ne présente pas d'intérêt pour la Haute-Normandie - c'est bien compréhensible - mais est très importante pour la Basse-Normandie et le département de l'Orne. Le libre jeu des contrats de plan rendrait sa réalisation sans doute très lointaine et seul l'Etat peut sortir de l'impasse cette section.

Cet exemple n'est pas isolé, mais je laisse à mes collègues concernés le soin d'en citer d'autres. Je vous demande quelle solution vous envisagez à ces problèmes.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur Deniaud, vous citez un exemple que j'ai rencontré à maintes reprises.

Vous savez que le Gouvernement a voulu mettre les bouchées doubles pour signer - je crois que c'était son devoir - les contrats de plan sans perdre une année. Nous sommes donc allés à marche forcée. Je comprends très bien que les élus régionaux aient d'autres priorités que la réalisation de tel ou tel morceau de route nationale qui intéresse soit l'ensemble des régions, soit la région voisine beaucoup plus que la leur. C'est en pareil cas que l'Etat retrouve sa nécessité et sa dignité.

Puisque l'on n'arrive plus, hélas ! à financer à 100 p. 100 de tels itinéraires, l'Etat doit avoir à l'avenir le courage, comme il a essayé de le faire dans le dernier Plan, de déterminer le noyau dur de ses priorités, qui doit s'imposer dans le dialogue avec les régions. L'Etat, apportant une contribution financière très importante pour les routes dans les contrats de plan Etat-région, doit pouvoir imposer un minimum d'exigences qui ne ferment pas le dialogue avec la région concernée sur le montant maximum de l'enveloppe, lequel doit être codécidé puisque tout est cofinancé.

Dans le dernier Plan, certaines régions ont considéré que nous avons été trop gourmands, et que, le noyau dur était trop élevé : mais dans certaines, il correspondait à près de 70 p. 100 du financement.

Je réponds donc à votre souci de cohérence qu'il n'y a pas opposition entre intérêt général régional et intérêt général d'Etat, mais il y a, quelquefois, des différences de priorités. Nous avons essayé d'y veiller dans les contrats de plan. Il s'agira d'y veiller sans doute davantage encore à l'avenir.

M. le président. Nous revenons aux questions du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.

La parole est à M. Jean-Pierre Foucher.

M. Jean-Pierre Foucher. Monsieur le ministre, les communes du sud-ouest du département des Hauts-de-Seine, bien que situées à cinq ou dix kilomètres de Paris, sont complètement isolées puisqu'il n'est pas rare de mettre entre trente et quarante-cinq minutes par les transports en commun pour rejoindre la capitale. C'est certainement une des parties de la région Ile-de-France les plus peuplées et les plus mal desservies. Cette situation concerne 80 000 habitants et 40 000 emplois.

Le schéma directeur de la région Ile-de-France a retenu une proposition que j'avais faite avec mes collègues maires de Châtillon, du Plessis-Robinson et de Meudon et a inscrit le projet de transports en commun Croix du Sud, qui est constitué de deux parties.

La première serait le prolongement au sud de la ligne de métro n° 13 qui, selon ce que vous nous avez dit ce matin, sera prolongée au nord vers Gennevilliers. Je vous pose la question : quand le sera-t-elle vers le sud ?

L'autre partie du projet Croix du Sud est constituée par le réseau Orbitale. Ma question est simple, monsieur le ministre : quand pouvons-nous espérer le désenclavement du sud des Hauts-de-Seine ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le député, je comprends bien votre question, mais j'ai peur que la réponse ne vous déçoive quelque peu.

Compte tenu, comme je le disais ce matin, de la lourdeur des investissements qui ont été décidés pour les projets de transport en commun METEOR et EOLE, compte tenu des engagements financiers qui ont été pris, je crains, dans le cadre du contrat de plan, qu'il ne soit très difficile de réaliser tout ce qui doit l'être, notamment en direction du sud des Hauts-de-Seine.

Des discussions concernant MUSE, le tram du Val-de-Seine, sont en cours avec le président du conseil général. J'espère que nous arriverons à faire avancer ces études.

Dans le cadre du schéma directeur et des discussions qui ont lieu au conseil régional, je souhaite que les dossiers de certaines des réalisations dont je viens de parler puissent avancer et que votre souci soit pris en compte. Je crains que sa concrétisation ne relève davantage du prochain contrat de plan.

Si nous nous fixons pour objectif de constituer un dossier très complet, très précis qui puisse être fin prêt pour le prochain contrat de plan, nous pouvons espérer avancer. C'est mon ambition pour les six mois qui viennent, afin que vous ne subissiez pas d'autres retards dans l'avenir.

M. le président. Nous revenons aux questions du groupe du Rassemblement pour la République.

La parole est à M. Pierre-Rémy Houssin.

M. Pierre-Rémy Houssin. Monsieur le ministre, l'accouchement de la loi du 2 décembre 1992 portant sortie de l'article 30 pour les services déconcentrés du ministère de l'équipement a été, vous le savez, laborieux, douloureux et a laissé, dans la bouche des responsables départementaux, un certain goût d'amertume.

Cependant, la quasi-totalité des départements ont signé la convention triennale « glissante » fixant les droits et obligations de chacun et dont la mise à jour est prévue par le biais d'avenants annuels -, c'est l'article 10 de ladite loi.

Vos services procèdent actuellement à l'élaboration d'une circulaire d'application de cet article. Il ne faut pas se cacher que les présidents de conseil général avaient le sentiment que, dès l'origine, les dès étaient pipés. Aujourd'hui, pour ce que nous connaissons de cette circulaire, ils ont l'impression d'être floués, pour ne pas employer un autre mot caractérisant certaines situations de vaudeville.

En effet, sur les bases de calculs actuels, la perte des effectifs chargés des compétences départementales ne serait compensée aux départements que pour un cinquième.

Dans mon département, monsieur le ministre, plus de cinq postes seraient supprimés, essentiellement d'agent d'exploitation. Nous devrions avoir une compensation financière de 770 000 francs sur la DGD, mais après l'application des nouvelles mesures positives, en parti-

culier le fameux gain de productivité, nous n'aurons que 158 000 francs, à peine la compensation d'un agent ! Expliquez-moi comment je vais faucher mes bords de route ! Comment je vais boucher mes nids-de-poule ! Ce n'est pas là que se trouve le gain de productivité !

Si cette circulaire sortait en l'état, elle remettrait en cause les efforts faits par les uns et les autres pour une application harmonieuse de la loi ; les conseils généraux qui n'ont pas choisi cette voie seraient convaincus de l'obligation d'une véritable partition des services ; ce serait le cas de celui de la Charente.

Monsieur le ministre, il me serait agréable de connaître votre sentiment sur ce problème primordial pour l'exercice du service public et sur cette contradiction flagrante, dans le contexte de la décentralisation et dans les perspectives de déconcentration, qu'une circulaire prévoit des modalités de calcul et de compensation réglées à l'échelon central, faisant fi de la gestion locale.

Etes-vous prêt à accepter, avant la sortie de cette circulaire, une discussion entre les acteurs concernés et les justes amendements qui pourraient être présentés ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur Houssin, quand j'étais secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur, j'avais déjà le dossier de la sortie de l'article 30 sur les bras.

Lorsque j'étais vice-président des maires de France, je l'ai retrouvé. Je suis donc bien placé pour savoir qu'il n'y a pas, sur ce sujet, uniformité de vision entre les maires et les présidents de conseil général ; elle est même carrément opposée et plus profondément qu'on ne croit. Certains, notamment les sénateurs présidents de conseil général, se rendront compte, avec le temps, que ce que je dis est exact.

J'ai retrouvé le dossier à mon arrivée au ministère. Grâce à un très bon dialogue avec l'APCG, nous avons essayé de trouver la meilleure solution possible à une situation difficile, conflictuelle, mal vécue tant au sein du ministère de l'équipement que dans les conseils généraux. Nous avons, de part et d'autre, appliqué la loi, toute la loi, rien que la loi - c'est la moindre des choses ! - et avec beaucoup de bonne foi et de bonne volonté au ministère, contrairement à ce qui a été dit à l'assemblée des présidents de conseils généraux.

Il ressort que, sur les quarante-deux conseils généraux qui, à un titre ou à un autre, ont manifesté le souhait de voir procéder à une réorganisation avec identification des services mis à leur disposition, treize ont, à ce jour, décidé officiellement, soit de ne pas donner suite à un tel projet, soit de mettre l'étude en sommeil. Qu'on ne me demande pas de mettre l'étude en sommeil pour me dire après que la DDE ne fait pas son travail, car je pourrais ressortir tel ou tel dossier !

L'identification, pour quatre départements, sera effectivement réalisée d'ici à la fin de l'année. Pour quatorze autres départements, elle le sera d'ici à la fin du premier trimestre de 1995.

Onze conseils généraux sur les quarante-deux ayant exprimé leur souhait en ce sens n'ont pas encore arrêté leur position définitive sur la solution de réorganisation. Les services ont donc travaillé le mieux possible.

J'ajoute que, lorsque tel ou tel conseil général estimait que, pour fixer le surcoût, l'Etat était à la fois juge et partie, j'ai accepté que le représentant de l'Etat et le président du conseil général trouvent un ou deux experts les

plus neutres possible pour déterminer le surcoût dans la plus grande transparence et la plus grande clarté. J'ai appliqué cette procédure et elle a bien fonctionné.

Je suis tout à fait d'accord avec l'APCG pour mettre au point une sorte de comité de suivi de l'ensemble de cette question. La circulaire dont vous parlez ne paraîtra pas sans qu'ait eu lieu au préalable un dialogue avec elle et je m'engage à vous en adresser les conclusions pour connaître vos réactions. Je garderai ensuite évidemment ma liberté, ou plutôt ma responsabilité d'action.

Je souligne que, dans le cadre, hélas ! des baisses d'effectifs, que l'on soit en identification ou non, les mêmes tâches subissent en pourcentage la même diminution. Il ne faut pas que les conseils généraux croient que ces baisses d'effectifs ne portent que sur les postes identifiés ; je tiens à une transparence totale à ce sujet. Ce ne serait d'ailleurs pas l'intérêt du ministère. Certains présidents de conseils généraux ne désirent qu'une chose : que l'on ne remplace pas les agents pour pouvoir créer leur service départemental avec leurs propres agents ; tel n'est pas l'objectif de la loi. Or, c'est ce à quoi conduirait une politique qui consisterait à ne pas remplacer les agents car, vous le savez, au bout d'un an de vacance, nous sommes conduits à rembourser intégralement, dans la DGD, les sommes correspondantes en poste. Le ministère a donc tout intérêt à maintenir la totalité des postes en activité et croyez bien que, chaque fois qu'il ne peut pas le faire et que des diminutions de postes le conduisent à en supprimer proportionnellement d'un côté et de l'autre, c'est vraiment contraire à son intérêt et donc à son désir.

Je souhaite donc que le plus grand nombre de conseils généraux fassent l'honneur à mon ministère d'accepter une convention qui leur permette, dans la transparence, de surveiller année après année les services qui leur sont rendus, étant entendu que la loi leur permet à tout moment de demander l'identification-partage si cette convention n'est pas satisfaisante. Donc avant même d'opter pour l'identification-partage, je souhaite qu'ils fassent confiance à ce ministère en acceptant des conventions claires et transparentes - « transparence » est le mot clé en la matière et ne l'a pas toujours été, disons-le franchement, pour diverses raisons, dans le passé - et en laissant toutes leurs chances aux services de la décentralisation du ministère car les services déconcentrés de l'Etat sont les alliés de la décentralisation ; plus on en « casse » et plus, à mon avis, on fait reculer la décentralisation dans ce pays. En d'autres termes, je souhaite que les conseils généraux ne décident d'appliquer d'identification-partage qu'après nous avoir mis à l'épreuve et seulement si nous nous révélions incapables d'être à la hauteur de leurs espoirs. Personnellement, j'ai une telle confiance en ce ministère que je le crois capable de faire face à toutes les demandes de conventions des conseils généraux.

M. le président. La parole est à M. Serge Lepeltier.

M. Serge Lepeltier. Monsieur le ministre, je souhaite attirer votre attention sur l'éventuelle inscription au schéma directeur routier national d'une liaison autoroutière à l'Est de Bourges, pour relier cette ville, - et donc l'A 71 - à l'A 6.

Sur le schéma directeur, on voit immédiatement que cette absence de liaison nuit à l'efficacité de l'ensemble. Elle répond en effet à plusieurs objectifs.

Parmi les objectifs nationaux, elle permettra d'achever le bouclage du grand bassin parisien et d'assurer ainsi le délestage d'un important flux. On peut ainsi alléger des réseaux saturés plus au nord, réaliser la médiane autoroutière française de Saint-Nazaire à Mulhouse et concou-

rir au développement du port de Saint-Nazaire en facilitant ses liens avec le centre de l'Europe, Suisse/Allemagne du Sud. On peut aussi favoriser le délestage du couloir nord-sud, en facilitant les échanges entre plusieurs réseaux nord-sud - ce sera la cas lorsque l'autoroute Paris - Clermont-Ferrand sera prolongée plus au sud - en doublant l'A6.

Au titre des objectifs régionaux, cette liaison donnerait de nouveaux atouts aux départements directement concernés. Elle représente un projet majeur pour le Cher et pour Bourges, qui lui permettrait de se rééquilibrer favorablement par rapport au couloir ligérien Orléans-Tours. A l'évidence, elle favoriserait les tentatives de reconversion et de développement du bassin industriel de Bourges, aujourd'hui très touché par la crise de l'armement.

Monsieur le ministre, qu'en est-il de l'étude en cours sur ce maillon manquant ? Bourges-Auxerre est-elle la seule liaison envisagée ? Et ne doit-on pas, dans ce cas, prévoir un double barreau de raccordement vers Auxerre, d'une part, et vers Avallon, d'autre part, ce qui nous relierait plus à l'est ?

Dans le cas de simulations favorables, ce que votre réponse à une question posée au Sénat laisse penser, quand peut-on espérer l'inscription au schéma directeur ? Une inscription rapide prouverait l'intérêt que votre ministère porte à notre département après notre grande déception de ne pas voir Bourges retenue pour l'implantation d'une école d'architecture. Cette décision est donc très attendue.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur Lepeltier, vous savez combien je me suis battu et je me bats encore afin de trouver pour Bourges toutes les compensations possibles. Le ministre de la culture et moi-même, en tant que responsables de l'architecture, avons pris nos responsabilités et nous avons considéré - indépendamment des problèmes d'aménagement du territoire - que Tours, avec son agence d'urbanisme et ses applications immédiates, offrait aux étudiants des possibilités considérables. Notre but était tout de même de former, et le mieux possible, des architectes.

Fatalement, celle des deux villes qui n'avait pas été choisie ne pouvait qu'être insatisfaite. Je ne conteste pas qu'elle ait droit à des contreparties.

S'agissant de la liaison Bourges-Auxerre, saisi par vous-même et par le sénateur Paul Masson du dossier, il m'est apparu évident, dès les premières semaines de ma prise de fonction, en regardant sur une carte de France le bouclage du grand bassin parisien, qu'il ne manquait qu'un morceau : Bourges-Auxerre. Tel est, en tout cas, mon point de vue. Sachant, en outre, que s'opposent les tenants d'une liaison Bourges-Auxerre et ceux d'une liaison Bourges-Nevers-Beaune, donc les deux régions Centre et Bourgogne et, à l'intérieur même de la région Bourgogne, des intérêts divergents, j'ai décidé de lancer, avant la fin de l'année, un grand débat pour discuter de l'opportunité de réaliser une telle liaison et vers où la réaliser : Auxerre ou Beaune ?

Je ne dois pas avoir d'*a priori*, mais je ne cache pas que je trouve à la liaison Bourges-Auxerre une cohérence absolue. Reste à savoir s'il n'y aurait pas des arguments inverses en faveur de Bourges-Nevers-Beaune. Le débat le dira.

La loi sur le développement du territoire prévoit que le schéma autoroutier devra être mis à jour dans les dix-huit mois. J'ai donc l'ambition d'avoir lancé avant cette

échéance toutes les concertations pour que vous ayez la garantie - cela paraît une priorité nationale - que l'une ou l'autre soit alors prise en compte dans le schéma.

Je profite de votre question pour souligner que l'A 160, pour laquelle la décision a été prise, a une fonction bien particulière, et qu'elle n'est en aucun cas concurrente du bouclage général. Les deux problèmes ne sont pas liés : l'A 160 déjà décidée et le bouclage à venir doivent être inscrits tous deux au schéma directeur.

M. Serge Lepeltier. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Frédéric de Saint-Sernin.

M. Frédéric de Saint-Sernin. Monsieur le ministre la plupart des élus du milieu rural sont confrontés régulièrement à la suppression d'arrêts de trains. Mon collègue M. Van Haecke vous en a parlé tout à l'heure pour ce qui le concerne ; j'aborderai pour ma part les problèmes soulevés par de belles suppressions sur la ligne Périgueux-Bordeaux et sur la ligne Périgueux-Limoges. Je vous en ai saisi à plusieurs reprises, car ils touchent les usagers du chemin de fer de ma circonscription. Vous m'aviez apporté une réponse relativement rassurante puisque, selon vos informations, aucun changement ne devait venir perturber le trafic ferroviaire en semaine et que seule la circulation des trains le week-end devait connaître un allègement, compensé, dès le début du mois de septembre, par une liaison avec Paris.

Or, contrairement à ces affirmations, un train qui circulait en semaine entre Périgueux et Limoges et qui desservait, entre autres, la commune de La Coquille a été supprimé. Certes, cette suppression ne concerne pas une part importante de la population périgourdine, mais elle a produit une impression désastreuse sur les intéressés, au nombre desquels les maires du département. En effet, aucun dialogue n'a prévalu dans cette affaire : cette décision importante pour la vie de la région a été prise par la SNCF sans aucune concertation avec les représentants des collectivités du département ou avec les élus des municipalités concernées. Nous concevons bien que l'entreprise publique se soucie de sa rentabilité, mais ces décisions remettent en cause les efforts réalisés par les collectivités de la Dordogne pour dynamiser et désenclaver certains bourgs et certaines zones rurales.

Ce sont bien deux conceptions qui s'affrontent ainsi au quotidien : la rentabilité contre la survie de nombreuses petites communes rurales, qui ne peuvent envisager de tels bouleversements sans réagir.

Ne pourriez-vous, monsieur le ministre, suggérer à l'entreprise SNCF, au nom de sa mission de service public, de mettre en place une procédure de concertation active afin d'associer les élus aux décisions prises pour l'aménagement des lignes et les arrêts de trains ? Il ne s'agit pas là, me semble-t-il, d'un combat d'arrière-garde, ni d'un souhait fantaisiste.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le député, votre question comporte deux aspects.

Le premier a trait à la qualité du dialogue avec la SNCF, qui ne paraît guère bonne, c'est le moins que l'on puisse dire, à vous entendre. Il faut que la SNCF crée des directions régionales effectives - son nouveau président en a la volonté et elle le fait d'ores et déjà de manière expérimentale -, avec des directeurs régionaux ayant un vrai pouvoir et pouvant vraiment dialoguer avec des élus qu'ils connaissent. Ce n'est pas parce qu'il y a des décisions difficiles à prendre qu'il faut les imposer et n'instaurer

rer le dialogue qu'après coup. Cela exaspère tout le monde et rigidifie les positions de part et d'autre. Au contraire, une décision difficile est une raison supplémentaire de dialoguer.

C'est la raison pour laquelle la loi Pasqua prévoit une procédure lourde, que le ministère de l'équipement a courageusement acceptée et qui, puisque le Sénat l'a maintenue, va revenir inchangée devant l'Assemblée. Avant que des décisions de cette nature - suppressions de lignes ou d'arrêts - puissent être prises par un établissement public, cette procédure garantira le dialogue à la base. Cela n'empêchera pas que la décision prise par la suite ne fasse pas plaisir à tel ou tel secteur géographique, mais, au moins, tout aura été mis sur la table et chacun aura été informé des données. Rien ne permet de penser qu'une des parties soit moins responsable que les autres; tout le monde connaît les difficultés financières de la SNCF.

Deuxièmement, sur le fond, il est clair qu'il y a contradiction entre le désir de la majorité des usagers qu'il n'y ait pas de multiples arrêts et la nécessité, au regard de l'aménagement du territoire, d'une desserte minimale. Nous avons à gérer cette contradiction que l'on retrouve à l'intérieur de la SNCF, qui veut servir le mieux possible ses usagers.

S'agissant des dessertes de la Dordogne, elles font l'objet d'un examen par la commission créée à l'initiative de la région Aquitaine. On observe les flux de voyageurs et les répercussions des suppressions d'arrêt dont vous parlez. Ce travail doit permettre à l'exécutif régional, vers la mi-décembre, en association avec les partenaires intéressés, de définir des orientations pour une reconstitution éventuelle de l'offre ferroviaire. La négociation ne s'engage peut-être pas sous de très bons auspices, mais elle permettra à l'État, à la région et à la SNCF de remettre à plat l'ensemble des problèmes d'offre ferroviaire en Dordogne; il était urgent de le faire. Je ne sais pas si ses conclusions vous donneront satisfaction mais, au moins, ce dialogue, peut-être difficile et certainement musclé, devrait déboucher sur une clarification du dossier.

(Mme Nicolé Catala remplace M. Pierre-André Wiltzer au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE MME NICOLE CATALA, vice-président

Mme le président. La parole est à M. Emmanuel Aubert.

M. Emmanuel Aubert. Madame le président, les dramatiques accidents, conséquences des récentes intempéries dans les Alpes-Maritimes et dans d'autres départements, ont souligné la fragilité du réseau routier et des infrastructures routières dans les Alpes-Maritimes et sur la Côte d'Azur. Cette fragilité est due au relief, au climat et à l'instabilité des sols et elle rend l'infrastructure routière très coûteuse. Elle peut expliquer bien des hésitations et des lenteurs - combien de commissions et de réunions ont eu lieu depuis trente ans sans qu'aucune décision soit prise! - mais ne saurait justifier l'immobilisme ni l'insuffisance des crédits ni, en tout cas, l'opacité.

Nous, élus nationaux, nous avons, en effet, l'impression que nous ne sommes pas tenus au courant de l'évolution des choses. Récemment, la commission intergouvernementale franco-italienne s'est réunie à huis clos à Nice pour étudier le problème de la percée du Mercantour. En fait, ce huis clos était relatif puisqu'il y avait des élus, mais pas d'élus nationaux, et en tout cas pas les

intéressés. Il semblerait que des problèmes de faisabilité et de financement pourraient mettre en cause cette percée qui, à mon sens d'ailleurs, n'est peut-être pas une priorité essentielle.

D'autres problèmes existent: la nationale 204, la nationale 202 et l'A 8 bis, qui soulève toujours les passions, et pour laquelle aucune décision n'a été prise. Nous sommes dans le flou alors que, sur un sujet aussi sensible, la transparence est indispensable. Mais, justement, de transparence et de concertation, il n'y en a pas vraiment.

Monsieur le ministre, ma question est simple: seriez-vous prêt, soit à Paris, soit à Nice - puisque vos visites sont fréquentes dans notre département - à tenir une réunion, non pas d'un quart d'heure, mais une vraie réunion de travail, qui permette une concertation avec les élus pour définir des priorités et peut-être prendre des décisions claires?

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

M. le ministre de l'équipement des transports et du tourisme. Monsieur Aubert, sur les liaisons franco-italiennes par route dans votre région, qui sont essentielles, un gros travail a été fait dans le cadre franco-italien. Il a été décidé, au niveau des deux gouvernements, que le tunnel de Tende soit une liaison d'intérêt régional qui desserve votre département et l'est de Nice, et que la grande liaison internationale se fasse par un autre tunnel, plus au nord, se poursuivant par une autoroute desservant l'ouest de Nice et en rejoignant au nord les autres autoroutes, afin d'éloigner les camions de la zone méditerranéenne. Le principe, je crois, est bon.

Le financement communautaire, demandé pour les études de deux réalisations, a été obtenu. Une commission intergouvernementale a été créée. Elle est présidée par M. Lebel et fonctionne d'ores et déjà. Il est bien clair qu'il s'agit de recourir à une concession franco-italienne dans les deux cas, pour le financement de ces deux réalisations qui ne sont pas contradictoires: le tunnel de Tende et la liaison Nice-Cuno, laquelle arrivera par l'ouest, ce qui paraît à tous points de vue intelligent. Je vous propose, pour faire le point de la situation, si vous en êtes d'accord, une réunion à Paris avec le président de la commission intergouvernementale et l'ensemble des élus concernés. Vous aurez ainsi une information exacte sur l'état des procédures et sur ce que cela peut donner, et vous pourrez une nouvelle fois vous faire entendre de la commission intergouvernementale, en tout cas dans sa partie française, sur tel ou tel aspect de cette réalisation.

Mme le président. La parole est à M. Etienne Garnier.

M. Etienne Garnier. Monsieur le ministre, bien que vous le soyez déjà, je vous demande d'être plus encore un bon interprète, auprès de vos collègues du Gouvernement, de l'ensemble des aspects de la politique de l'Aérospatiale.

Je ne reviendrai pas sur ce qu'a dit M. Diébold. La réponse que vous lui avez faite est très claire. Il est tout à fait normal, et je le comprends parfaitement, que vous évoquiez le poids des contraintes budgétaires. Je comprends aussi qu'en matière d'aides indirectes et d'avances remboursables, vous devez être prudent. Mais nous serons contents, dès que les choses pourront être améliorées.

Un deuxième point me paraît beaucoup plus ennuyeux. Vous avez évoqué, dans vos éléments de réponse à M. Diébold, les motoristes - et vous avez eu raison - dans la configuration qui est celle de l'Aérospatiale. Il est gênant qu'aucune décision de politique industrielle ne soit prise sur un dossier qui traîne depuis

près d'un an et demi et qui concerne le regroupement d'un pôle industriel, à majorité française, avec Canadiens et Anglais, regroupement permettant à Hispano-Suiza de ne plus perdre de l'argent à l'intérieur de la SNECMA qui en perd déjà. Ainsi serait constitué un pôle mondial dans le secteur capital des inverseurs de turbines, c'est-à-dire ce qui permet aux avions de freiner et de s'arrêter.

Sur ce dossier très important, constamment à l'étude mais jamais terminé, ne pourriez-vous faciliter l'accès à une décision industrielle autrement que par rapports d'ingénieurs généraux interposés ?

Enfin, monsieur le ministre, permettez-moi de vous dire qu'en matière de politique industrielle, ce qui nous gêne de plus en plus, c'est que M. Gallois ne précise pas la vocation des établissements de la division avions, pour ne citer qu'eux. Quid de Châtillon, de Méaulte ? Quid de Bouguenais et de Saint-Nazaire, en Loire-Atlantique ? Voilà beaucoup de gens et beaucoup de savoir-faire qui s'en vont chaque année un peu plus vers Toulouse, ce que je ne conteste nullement car je conçois qu'il faille une grande plate-forme. A Toulouse ? Fort bien ! Mais ce ne doit pas être forcément au détriment des autres. Devenons-nous des sous-traitants ? Des assembleurs ? Je n'en sais rien.

Mme le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Etienne Garnier. Pardonnez-moi, mais l'affaire est grave, madame le président.

S'agissant des conséquences sociales, le président Gallois choisit ce qui lui plaît dans la loi Giraud - par exemple, le temps réduit indemnisé de longue durée - et laisse de côté ce qu'il y a de positif, notamment pour les ouvriers, à savoir les préretraites progressives dont il ne veut pas.

Cinq semaines de chômage partiel ont déjà été décrétées dans l'année ! Maintenant, on applique le TRILD, le temps réduit indemnisé de longue durée, mais il n'y a toujours pas de préretraites progressives - refuse-t-on le caractère « volontaire » de cette procédure ? - alors que d'autres entreprises s'y sont mises. Je ne souhaite pas de réponse précise immédiatement. Exprimez simplement votre volonté de rassembler chez tous vos collègues ces éléments essentiels permettant à Aérospatiale de dire qu'elle a vraiment une politique, ce dont je ne suis pas convaincu.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur Garnier, sur les trois points de votre question relative à la politique d'Aérospatiale, j'ai souligné l'attachement du Gouvernement à la double politique des avances remboursables et des crédits de recherche amont.

M. Etienne Garnier. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je vous remercie de votre soutien et de votre compréhension sur ce sujet.

S'agissant des filiales de la SNECMA, je pense que le nouveau président hérite d'un dossier très difficile. Il lui faut arriver au regroupement, qui apparaît nécessaire, des équipementiers tout en évitant de donner à d'autres pays l'impression de tomber sous une sorte de tutelle française. C'est bien dans cet équilibre que réside toute la difficulté. Je ne doute pas que M. Bernard Dufour, qui en a la volonté, parvienne à conclure - mais ce n'est pas simple - une négociation que son prédécesseur avait ouverte sans pouvoir la terminer.

M. Etienne Garnier. Vous avez raison !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Troisièmement, je comprends bien votre position, et d'autant mieux qu'une usine aéronautique est installée dans le département dont j'étais l'élu. Comme vous, je n'ai guère envie de voir tout concentrer à Toulouse. Mais je sais bien quelle est la difficulté de la tâche de M. Gallois à qui l'on demande d'être compétitif sur le plan mondial, de trouver des accords internationaux, d'obtenir des résultats et en même temps « d'éclater » ses activités sur l'ensemble du territoire. Ce n'est pas facile. A l'intérieur même de votre région, je ne saurais opposer, par exemple, Nantes et Saint-Nazaire.

M. Etienne Garnier. Surtout pas !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je ne manquerai pas de lui rappeler ce souci. D'ailleurs, même si la préoccupation industrielle prend quelquefois le dessus, M. Gallois n'en est pas moins très soucieux de ne pas procéder à des retraits massifs qui désorganisent le territoire. Nous devons donc garder avec lui, et en liaison avec le ministère de l'industrie, un dialogue permanent.

Mme le Président. La parole est à Mme Elisabeth Hubert.

Mme Elisabeth Hubert. Monsieur le ministre, vous avez évoqué, à différents moments de votre intervention, le problème de la saturation des lignes aériennes. Vous avez longuement exposé ce matin les difficultés qui résultent de l'ouverture à d'autres compagnies aériennes et de l'augmentation du trafic aérien et du nombre de passagers qui en sont les conséquences.

Vous avez également évoqué les problèmes que soulève l'implantation d'un nouveau site aéroportuaire. Or il se trouve que dans la région nantaise, depuis dix ou douze ans, les collectivités locales, notamment le conseil général de Loire-Atlantique, soutenu en cela par la région des Pays de la Loire et rejoint par le conseil général d'Ille-et-Vilaine et la région Bretagne, forment le projet d'un grand aéroport international pour lequel - je pense que vous serez sensible à cet argument - un grand nombre de terrains ont déjà été achetés. Là est la différence avec toutes les autres suggestions avancées ailleurs : en Loire-Atlantique, la procédure est engagée depuis de longues années.

Ces dernières semaines, à nouveau des responsables de collectivités locales ont essayé de vous convaincre de l'intérêt stratégique d'un grand aéroport international, distant de la région parisienne mais qui lui en soit néanmoins suffisamment proche. Votre ministère ayant en charge toutes les liaisons routières et ferroviaires, vous connaissez tous les avantages des liaisons avec cette région de France.

Quels sont les projets en la matière ? Quels peuvent être nos espoirs ? Quelles sont les perspectives de votre ministère ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Madame Hubert, je prends bonne note de la réaffirmation de cette candidature.

En ce qui concerne le problème de la desserte du grand Bassin parisien, nul n'ignore issons les difficultés que connaissent Orly et Roissy. J'avais, à cet égard, confié une mission à M. Fèvre afin de connaître la véritable sensibilité des populations, des associations et des élus.

J'ai demandé à quatre personnalités, sous la houlette d'un de mes prédécesseurs, M. Douffiagues, de tout mettre à plat dans un esprit de totale transparence, avant

que l'Etat ne fasse son devoir en tranchant ce dossier difficile, qui, comme vous l'avez souligné hier soir, est d'intérêt national.

Leur mission consiste à examiner quel peut être le développement maximum, dans les limites du supportable, des deux plates-formes d'Orly et de Roissy, et d'étudier le problème des troisième et quatrième pistes, qui permettraient, si elles étaient lancées quasi concomitamment, perpendiculaires, de régler une partie des problèmes actuels, mais en les reportant ailleurs.

La vallée de Montmorency serait satisfaite, mais d'autres régions ne le seraient pas. Il faut bien poser franchement le problème ! Procède-t-on progressivement, piste par piste ? Ou bien décide-t-on en même temps de faire la troisième et la quatrième ?

Au-delà du problème de l'utilisation maximale de ces deux plates-formes, il faut voir si l'on peut utiliser les autres plates-formes existantes.

Il faut étudier l'impact que pourra avoir la plate-forme de Vatry, uniquement consacrée au fret, pour laquelle j'ai donné une autorisation.

Enfin, il convient de se demander si un nouvel aéroport, plus lointain, doit être créé, et si c'est à partir d'un aéroport existant ou *ex nihilo*.

Sur cet ensemble de questions, j'ai demandé une expertise politique, au sens noble, appuyée sur le maximum de données techniques, totalement transparente, et où tout le monde pourra être entendu, afin que le Gouvernement soit en mesure de se prononcer dans des délais courts, car, d'ici deux à trois ans, les problèmes commenceront à Roissy. Je voudrais éviter que des lenteurs dans les décisions ne conduisent à des retards de plus en plus importants des vols sur Charles-de-Gaulle, qui peut être, pour notre pays, une des grandes chances sur le plan des échanges internationaux et donc sur le plan économique dans les années qui viennent.

Il faut par conséquent aller vite. Mais, sur un pareil dossier, la transparence doit être totale. Vouloir avancer de force ne serait pas respectueux des hommes, et la période où l'on pratiquait ainsi est révolue.

Mme le président. La parole est à M. Jean-François Calvo.

M. Jean-François Calvo. Monsieur le ministre, lors de votre récente venue dans le département des Hautes-Pyrénées, vous avez annoncé le choix d'une section autoroutière Tarbes-Lourdes, dont l'importance est pour nous capitale, puisqu'elle desservira notamment la future zone industrielle « Pyrénées-Aéropole ».

J'aimerais vous demander quelques précisions sur le calendrier de cette réalisation. En particulier, quand cette bretelle autoroutière sera-t-elle inscrite au contrat de plan autoroutier ?

Par ailleurs, l'autoroute se prolonge au sud de Lourdes par une « deux fois deux voies » à travers une vallée éminemment touristique.

La qualité du site pose deux problèmes d'impact environnemental : le franchissement des méandres du gave de Pau au lieu-dit Le Pont-Neuf et, plus loin, le passage à proximité d'une tour médiévale sur le territoire de la commune d'Agos-Vidalos.

Le maintien du lit naturel du gave, et donc de ses méandres, qu'il est impératif de préserver, et la présence du site de la tour sont l'objet de préoccupations de la part d'associations attentives au respect de l'environnement. Michel Barnier a d'ailleurs été sensibilisé à ces questions, et je sais que vous travaillez en étroite connivence avec lui.

Pourriez-vous me confirmer, monsieur le ministre, que nous disposons de toutes les garanties pour que, en aucune façon, le gave de Pau ne soit modifié et que tout soit mis en œuvre pour éviter d'altérer le site de la tour ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. En ce qui concerne la liaison Tarbes-Lourdes, je vous confirme qu'il s'agira d'une autoroute. Cela permettra de trouver les 500 millions de francs nécessaires et de redéployer sur le reste de la route les crédits qui avaient été prévus au contrat de plan. Sans cela, nous n'en sortirons pas. C'était la seule solution qui apparaissait financièrement possible.

Je vous confirme que les 500 millions nécessaires sont inclus dans la programmation des 72 milliards de francs telle qu'elle est prévue par le Gouvernement.

Par conséquent, ces 500 millions sont inclus dans le cadre des contrats que je vais signer avec les sociétés autoroutières pour cinq ans. Le financement est donc acquis avant la fin de 1999 et le lancement des travaux interviendra avant cette date.

Je ne puis vous fixer aujourd'hui de calendrier parce que nous devons évidemment respecter l'ensemble des procédures légales et réglementaires de publicité aux niveaux national et européen avant de désigner le concessionnaire, mais vous avez là une garantie absolue de réalisation de l'autoroute, qu'il s'agisse du financement, qui est d'ores et déjà prévu, ou des délais.

En ce qui concerne la vallée du gave de Pau, il m'est apparu, après vous avoir rencontré, après m'être entretenu avec M. Michel Barnier et après de longues discussions entre ses services et les miens, qu'il ne fallait pas toucher à cette rivière - ce qui est également conforme au souhait de M. Douste-Blazy, qui est intervenu à plusieurs reprises sur ce dossier. Malgré la dépense supplémentaire de 40 millions de francs, la décision a été prise de construire deux ponts, à la demande générale, je crois, des élus, et en plein accord avec le ministère de l'environnement.

J'en profite pour indiquer que nous avons changé les méthodes de travail entre le ministère de l'équipement et celui de l'environnement. Nous essayons de « porter » les dossiers ensemble, au lieu d'avoir un ministère de l'équipement qui fait semblant d'écouter les services de l'environnement et un ministère de l'environnement qui hurle qu'il a été violé et qu'il n'est pas responsable de ce qui a été fait. Nous nous efforçons, à cet égard, de restaurer la dignité de l'Etat.

M. Jean-Pierre Foucher, M. François Rochebloin et M. Etienne Garnier. Très bien !

M. Emmanuel Aubert. Il était temps !

Mme le président. La parole est Mme Elisabeth Hubert, pour poser une seconde question.

Mme Elisabeth Hubert. Monsieur le ministre, il existe à Nantes, une école nationale de la marine marchande, comme il en existe à Marseille et au Havre.

L'école de Nantes est très ancienne. Elle tire son originalité de la pluralité des formations qui y sont dispensées. Elle accueille 251 élèves, qui sont recrutés pour la majorité dans la région, et elle assure notamment la formation de capitaines de première classe. Sa notoriété est maintenant reconnue, grâce à la fois aux débouchés offerts, mais également à la qualité des équipements, qui permettent d'offrir une excellente formation.

Néanmoins, un problème se pose aujourd'hui. En effet, une cinquième année vient d'être accordée aux écoles du Havre et de Marseille, mais elle ne l'a pas été à celle de Nantes.

Cela paraît d'autant plus paradoxal que, chaque année, la majorité des candidats reçus au concours d'admission - les statistiques le montrent - choisissent Nantes, en raison justement de la qualité des équipements.

J'étais intervenue auprès de vous, pour faire valoir que la création de cette cinquième année pouvait actuellement se faire à Nantes sans investissement financier de quelque nature que ce soit, l'école étant déjà dotée de moyens suffisants, tant en termes d'équipements pédagogiques qu'en termes de qualité de l'enseignement et du nombre d'enseignants.

Vous m'avez répondu que, compte tenu du petit nombre d'élèves formés, il n'était pas judicieux d'ouvrir une troisième filière.

Or, dans les années à venir, nous allons manquer d'officiers. D'ores et déjà, d'ailleurs, nous en manquons. En outre, les officiers français sont réclamés sur toutes les mers du monde, et nous avons effectivement la possibilité, en raison de la qualité de la formation que nous dispensons, de répondre à cette demande.

Je souhaite, monsieur le ministre, que vous revoyiez la décision qui a été prise.

La mesure que je propose se traduisant, je le répète, par un coût financier nul, et l'ensemble des équipements existant à Nantes pourraient ainsi être utilisés au mieux. Et, manifestement, cela répondrait à une demande des élèves, qui, lorsqu'ils en ont la possibilité, choisissent par priorité de venir à Nantes.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Ainsi que vous l'avez souligné, madame Hubert, la formation des capitaines de première classe est assurée dans les écoles nationales de la marine marchande du Havre, de Marseille et de Nantes.

Il est exact que la dernière année de formation n'est organisée qu'au Havre et à Marseille, pour des raisons d'effectifs et d'économie générale.

Je dois d'ailleurs préciser que Nantes offre quelques avantages. Alors que les écoles du Havre et de Marseille dispensent uniquement la formation de capitaine de première classe, à Nantes, outre les trois premières années de la formation de capitaine de première classe, sont également dispensées la formation de capitaine de deuxième classe, celle de capitaine de pêche et celle d'officier mécanicien à la pêche - ce dont je me réjouis.

Mme Elisabeth Hubert. Nous sommes les seuls à disposer des équipements nécessaires !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Bien sûr !

Reste le problème de l'avenir, et vous l'avez très clairement posé.

Disons les choses franchement : pour vous donner satisfaction - et je comprends parfaitement votre demande - il faudrait fermer Marseille et Le Havre. Tel n'est pas, je le sais, votre souhait.

En revanche, si, comme je l'annonçais ce matin, nous arrivons à embarquer tous les jeunes officiers, c'est-à-dire si ce que nous nous apprêtons à signer avec l'ensemble des armateurs permet d'embarquer tous les jeunes officiers et si les effectifs remontent, bref s'il est possible de créer une nouvelle classe, celle-ci ne pourra l'être qu'à Nantes, de façon à rétablir l'égalité entre les trois villes et à mettre fin à cette espèce de *capitis deminutio* dont souffre la ville de Nantes.

Nous pourrions observer ensemble les conséquences des mesures qui sont sur le point d'être prises. Si elles sont conformes à ce que vous espérez, j'en serai très heureux pour Nantes.

Mme le président. Nous en avons terminé avec les questions.

EQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

Mme le président. J'appelle les crédits inscrits à la ligne : « Equipement, transports et tourisme ».

ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils (mesures nouvelles).

« Titre III : 41 013 867 francs ;

« Titre IV : 2 062 424 719 francs. »

ETAT C

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils (mesures nouvelles)

TITRE V. - INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme : 8 583 882 000 francs ;

« Crédits de paiement : 3 840 631 000 francs. »

TITRE VI. - SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme : 2 323 088 000 francs ;

« Crédits de paiement : 1 025 142 000 francs. »

TITRE VII. - RÉPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE

« Autorisations de programme :

« Crédits de paiement :

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre V.

(Les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre V sont adoptés.)

Mme le président. Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VI.

(Les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

Mme le président. Je mets aux voix le titre VII.

(Le titre VII est adopté.)

BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE

Mme le président. J'appelle les crédits du budget annexe de l'aviation civile.

« Crédits ouverts à l'article 27 au titre des services votés du budget annexe de l'aviation civile : 6 260 373 851 francs. »

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 27 au titre des services votés.

(Ces crédits sont adoptés.)

Mme le président. « Crédits ouverts à l'article 28 au titre des mesures nouvelles du budget annexe de l'aviation civile :

« Autorisations de programme inscrites au paragraphe I : 1.795 378 000 francs ;

« Crédits inscrits au paragraphe II : 951 996 007 francs. »

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 28 au titre des mesures nouvelles.

(Ces crédits sont adoptés.)

Mme le président. Je vais maintenant appeler l'article 57 rattaché au budget de l'équipement, des transports et du tourisme.

Article 57

Mme le président. Je donne lecture de l'article 57 :

« I. - Urbanisme et services communs

« Art. 57. - Dans le 3^e de l'article 33 de la loi n° 83-636 du 13 juillet 1983 modifiée portant statut des agglomérations nouvelles, les mots : "onze ans" sont remplacés par les mots : "quinze ans". »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 57.

(L'article 57 est adopté.)

Mme le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme et du budget annexe de l'aviation civile.

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

2

DÉPÔT DE RAPPORTS

Mme le président. J'ai reçu, le 10 novembre 1994, de M. Serge Lepeltier, un rapport, n° 1647, fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur la proposition de loi de M. Gilles Carrez relative à la diversité de l'habitat (n° 1606).

J'ai reçu, le 10 novembre 1994, de M. Arnaud Cazin d'Honinchtun, un rapport, n° 1650, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur :

- le projet de loi organique, adopté avec modifications par le Sénat en deuxième lecture, relatif à certaines dispositions législatives des livres I^{er} et II du code des juridictions financières ;

- le projet de loi, adopté avec modifications par le Sénat en deuxième lecture, relatif à certaines dispositions législatives des livres I^{er} et II du code des juridictions financières.

J'ai reçu, le 10 novembre 1994, de M. Arnaud Cazin d'Honinchtun, un rapport, n° 1651, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la partie législative du livre III du code des juridictions financières.

J'ai reçu, le 10 novembre 1994, de M. Jean-Pierre Bastiani, un rapport, n° 1652, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi

organique, modifié par le Sénat, modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 relative au statut de la magistrature.

J'ai reçu, le 10 novembre 1994, de M. Raoul Béteille, un rapport, n° 1653, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, portant réforme de l'organisation de la Cour de cassation.

3

DÉPÔT DE RAPPORTS SUR DES PROPOSITIONS DE RÉOLUTION

Mme le président. J'ai reçu, le 10 novembre 1994, de Mme Monique Rousseau, un rapport, n° 1648, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur la proposition de résolution de M. Gilbert Biessy tendant à constituer une commission d'enquête sur les conditions d'application des dispositions de la loi de 1972 relatives à l'assurance vieillesse obligatoire et gratuite des mères de famille (n° 1570).

J'ai reçu, le 10 novembre 1994, de M. Gautier Audinot, un rapport, n° 1649, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur la proposition de résolution de M. Jean-Louis Masson tendant à créer une commission d'enquête sur la jurisprudence de la Commission paritaire des publications et agences de presse en matière d'agrément pour les journaux et périodiques politiques (n° 1503).

4

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI MODIFIÉ PAR LE SÉNAT

Mme le président. J'ai reçu, le 10 novembre 1994, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par le Sénat, d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Ce projet de loi, n° 1646, est renvoyé à la commission spéciale.

5

ORDRE DU JOUR

Mme le président. Lundi 14 novembre 1994, à quinze heures, première séance publique :

Déclaration du Gouvernement suivie du débat sur le rapport relatif à l'évolution des régimes obligatoires de base de la sécurité sociale.

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1995, n° 1530.

M. Philippe Auberger, rapporteur général au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Pian (rapport n° 1560).

Affaires sociales et santé :

- Action sociale.

M. Claude Girard, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 3 au rapport n° 1560). —

- Personnes handicapées.

M. Bernard Coulon, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (avis n° 1561, tome II).

- Affaires sociales.

M. Adrien Zeller, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 4 au rapport n° 1560); —

M. Pierre Hellier, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (avis n° 1561, tome III).

- Famille.

M. Franck Thomas-Richard, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (avis n° 1561, tome IV).

- Personnes âgées.

Mme Monique Rousseau, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (avis n° 1561, tome V).

- Santé.

M. Alain Rodet, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 5 au rapport n° 1560); —

M. Georges Tron, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (avis n° 1561, tome VI).

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à seize heures cinquante-cinq.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*

CONVOCAZIONE DE LA CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

La conférence, constituée conformément à l'article 48 du règlement, est convoquée pour le mardi 15 novembre 1994 à 19 heures dans les salons de la présidence.

NOTIFICATION DE L'ADOPTION DÉFINITIVE D'UNE PROPOSITION D'ACTE COMMUNAUTAIRE

Il résulte d'une lettre de M. le Premier ministre, en date du 10 novembre 1994, qu'a été adoptée définitivement par les instances communautaires le 7 novembre 1994, la proposition d'acte communautaire suivante : « recommandation du Conseil visant à ce que soit mis un terme à la situation de déficit public excessif en France » (E 305).

Questions écrites

M. le président a pris acte que des réponses ont été apportées aux questions écrites signalées ci-après :

N° 17152 de M. Jean-François Calvo à M. le ministre de l'éducation nationale (Enseignement technique et professionnel - BTS - examen - langues étrangères - notes - prise en compte).

Cette réponse a été publiée au Journal officiel, Questions écrites du 7 novembre 1994.

N° 9672 de M. Jean-Marc Ayrault à M. le ministre du budget (Impôts et taxes - politique fiscale - associations culturelles).

N° 9703 de M. Jean Urbaniak à M. le ministre du budget (Prestations familiales - allocation de rentrée scolaire - augmentation - financement).

N° 10650 de M. Michel Bouvard à M. le ministre d'Etat, garde des sceaux, ministre de la justice (Difficultés des entreprises - créances et dettes - créances privilégiées - rentes viagères).

N° 12552 de M. Hervé Mariton à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche (Fruits et légumes - champignons - ramassage - réglementation).

N° 13153 de M. Didier Malthus à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche (Agriculture - aides - conditions d'attribution - conjoints dirigeant deux exploitations agricoles distinctes).

N° 13833 de M. Philippe Martin à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche (Mutualité sociale agricole - cotisations - assiette - pluriactifs).

N° 15191 de M. Jean-Pierre Calvel à M. le ministre du budget (Transports routiers - ambulanciers - revendications).

N° 15265 de M. Gilbert Gantier à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire (Délinquance et criminalité - dégradations et dommages - manifestations des 10 et 17 mars 1994 - indemnisation - perspectives).

N° 15466 de M. Michel Terrot à Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville (handicapés - soins et maintien à domicile - hémiplegiques et paraplégiques - prêt de matériel médical).

N° 15856 de M. Patrick Devedjian à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme (Aéroports - bruit - lutte et prévention - Ile-de-France).

N° 16047 de M. Eric Raoul à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire (Police - commissariats - création - Clichy-sous-Bois - Montfermeil).

N° 16477 de M. Charles Ehrmann à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire (Transports routiers - politique des transports - fonds de péréquation - création - conséquences).

N° 17160 de M. Yves Marchand à M. le ministre du budget (Matériels électriques et électroniques - commerce - postes CB - taxe forfaitaire - application - conséquences).

N° 17270 de M. Jean-Louis Idiart à Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville (Sécurité sociale - cotisations - salariés à temps partiel exerçant conjointement une activité non salariée).

N° 17453 de M. Gilbert Biessy à M. le ministre du budget (Hôtellerie et restauration - débits de boissons - licences - cession - réglementation).

N° 17460 de M. Michel Hannoun à Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville (Retraites : généralités - pensions de réversion - conditions d'attribution).

N° 17487 de M. Yves Van Haecke à M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur (Politiques communautaires - commerce extracommunautaire - enveloppes de couette - droits de douane - montant - conséquences).

N° 17500 de M. Rémy Auchédé à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche (Agro-alimentaire - INAO - fonctionnement - effectifs de personnel).

N° 17560 de M. Martin Malvy à Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville (Personnes âgées - dépendance - établissements - capacités d'accueil).

N° 17633 de Mme Marie-Thérèse Boisseau à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle (Travail - contrats à durée indéterminée - salariés travaillant pour plusieurs employeurs).

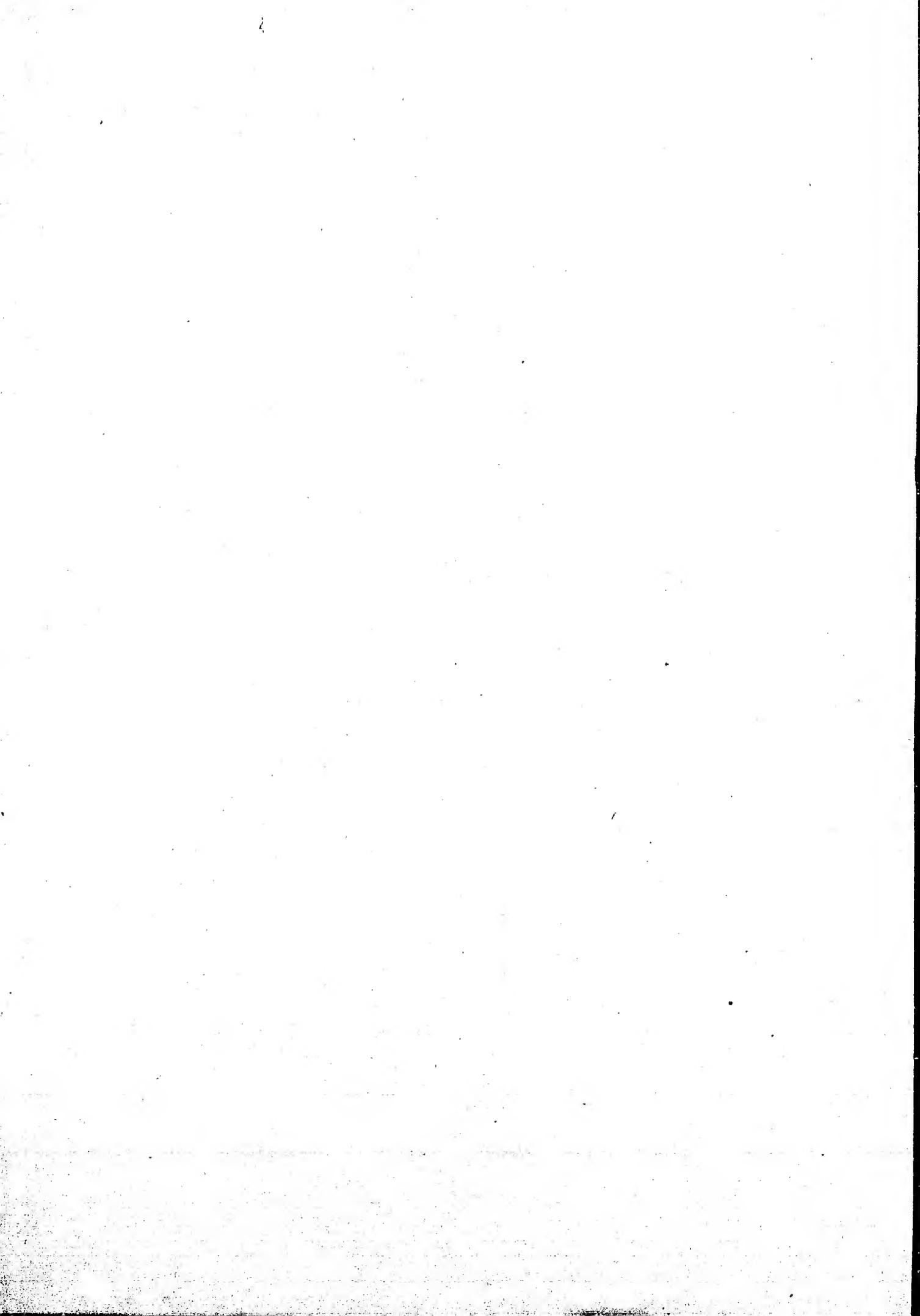
Ces réponses seront publiées au Journal officiel, Questions écrites du 14 novembre 1994.

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

*Gouvernement**(ministres - cumul des fonctions ministérielles
avec des mandats locaux - réglementation)*

509. - 11 novembre 1994. - M. Jean-Louis Masson attire l'attention de M. le Premier ministre sur le fait que les fonctions de ministre ne sont pas prises en compte actuellement pour l'application de la loi sur les cumuls de mandats. Cette loi fait

qu'aujourd'hui un député ne peut pas être adjoint au maire d'une grande ville et conseiller régional. Par contre, un ministre peut parfaitement cumuler, en outre, à la fois les fonctions de maire de grande ville et celles de président de conseil général ou de conseil régional. Il souhaiterait qu'il lui indique si, au contraire, il ne pense pas qu'un ministre doit se consacrer totalement à son ministère à l'exclusion de tout mandat local important. Dans cet ordre d'idées, il souhaiterait qu'il lui précise si la loi sur les cumuls de mandats ne devrait pas être plus restrictive pour les ministres que pour les parlementaires alors qu'actuellement c'est le contraire. Une réforme en ce sens permettrait de faire en sorte que chaque ministre agisse d'abord comme ministre de la France et non parfois comme le représentant d'intérêts territoriaux particuliers.



ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et outre-mer	ETRANGER	
Codes	Titres	France	France	
DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : - 03 : compte rendu intégral des séances ; - 33 : questions écrites et réponses des ministres. Les DEBATS du SENAT font l'objet de deux éditions distinctes : - 05 : compte rendu intégral des séances ; - 35 : questions écrites et réponses des ministres. Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : - 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions. - 27 : projets de lois de finances. Les DOCUMENTS DU SENAT comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.
03	Compte rendu..... 1 an	116	214	
33	Questions..... 1 an	115	596	
83	Table compte rendu.....	56	96	
23	Table questions.....	65	104	
DEBATS DU SENAT :				
05	Compte rendu..... 1 an	102	576	
35	Questions..... 1 an	105	377	
35	Table compte rendu.....	56	90	
95	Table questions.....	35	58	
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				
07	Série ordinaire..... 1 an	716	1 721	
27	Série budgétaire..... 1 an	217	338	
DOCUMENTS DU SENAT :				
09	Un an.....	717	1 682	

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Tout paiement à la commande facilite son exécution
 Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

Prix du numéro : 3,60 F