



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9<sup>e</sup> Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990-1991

(78<sup>e</sup> SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

*LuraTech*

1<sup>re</sup> séance du vendredi 16 novembre 1990

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

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENCE DE M. GEORGES HAGE

1. **Nomination à des organismes extraparlimentaires** (p. 5435).

2. **Loi de finances pour 1991 (deuxième partie).** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5435).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

**Transports terrestres, routes et sécurité routière**  
(suite)

Réponses de Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, et de M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, aux questions de : MM. Jacques Brunhes, Fabien Thiémé, Jean Rigaud, René Beaumont, Louis Colombani, Yves Fréville, Léon Bertrand, Mme Jacqueline Alquier, M. Alain Brune, Mme Marie-France Lecuir, MM. Antoine Rufennacht, François Grussenmeyer, Jean-Michel Couve, Augustin Bonrepaux, Marc Dolez, Guy Bèche, Serge Charles, Michel Giraud, François Massot, Thierry Mandon, Claude Barate, Roland Vuillaume, Mme Marie-Noëlle Lienemann.

3. **Dépôt d'une motion de censure** (p. 5456).

4. **Loi de finances pour 1991 (deuxième partie).** - Reprise de la discussion d'un projet de loi (p. 5456).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

**Transports terrestres, routes et sécurité routière**  
(suite)

Réponses de M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, aux questions de : MM. Eric Raoult et Roland Vuillaume.

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

Etat B

Titres III et IV (p. 5458).

Etat C

Titres V et VI (p. 5458).

Etat D

M. le ministre.

Réserve du vote sur les crédits inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et mer ».

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

5. **Ordre du jour** (p. 5458).

*Lura Tech*

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

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

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

La séance est ouverte à neuf heures trente.

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

1

## NOMINATIONS À DES ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

**M. le président.** J'informe l'Assemblée que les nominations de ses représentants au sein - de la commission consultative appelée à émettre un avis sur la modification de la valeur du point de pension ; - de la commission consultative des archives audiovisuelles de la justice ; - de la commission nationale de l'informatique et des libertés ; - et de la commission supérieure des sites, sont publiées au *Journal officiel* de ce jour.

2

## LOI DE FINANCES POUR 1991 (DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1991 (n° 1593 et lettre rectificative n° 1627, rapport n° 1635).

### EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

#### TRANSPORTS TERRESTRES, ROUTES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE (suite)

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

Hier matin, l'Assemblée a abordé la phase des questions.

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

**M. Jacques Brunhes.** La réforme des voies navigables décidée au conseil interministériel de janvier 1990 entre dans les faits, mais je me demande, monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports, si elle sera suffisante pour rattraper le retard considérable que nous avons pris et que nous prenons encore dans ce secteur d'avenir.

Il y a, d'un côté, les 400 millions de ressources nouvelles payées par les usagers et, de l'autre les dotations budgétaires. Or ces dernières sont en baisse sensible. Vous nous inquiétez en minorant ainsi le budget proprement dit. C'est d'autant plus décevant que nos partenaires font des efforts considérables. Vous savez, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'Allemagne et les Pays-Bas assurent à eux seuls les trois quarts du

trafic des voies d'eau au sein de la Communauté européenne. Nous risquons dès lors de rester à l'écart de l'Europe des fleuves et des canaux, alors qu'il faudrait une politique fluviale novatrice, assurant notamment les liaisons Seine-Est et Seine-Nord et leur mise à grand gabarit, et l'indispensable liaison Rhin-Rhône au moment où les Allemands vont inaugurer la liaison Rhin-Main-Danube.

Autre question concernant les voies d'eau, monsieur le secrétaire d'Etat, l'E.P.I.C. devant se substituer à l'office national de la navigation le 1<sup>er</sup> janvier 1991 et sachant qu'aucun texte ne définira entre-temps les taxes et redevances comment, dans ces conditions, le Gouvernement pense-t-il financer le service de la voie d'eau en 1991 ?

Monsieur le ministre de l'équipement et des transports, le port autonome de Paris joue un rôle majeur dans l'économie de l'Île-de-France. Le port de Gennevilliers représente, à lui seul, 51 p. 100 du chiffre d'affaires du port autonome de Paris, mais le développement des énormes potentialités de ce port dépend pour une part essentielle de la desserte de ce site par des transports en commun. Or, actuellement, il n'y en a aucun. Il faudrait prévoir l'arrivée du métro jusqu'au port sous des formes diverses : prolongation de la ligne 13 bis avec décrochement à La Fourche ou le projet Météor. Il y a urgence.

Deuxièmement, monsieur le ministre des transports, le viaduc de l'autoroute A 15 est actuellement doublé sur le port de Gennevilliers. L'achèvement des travaux est prévu en 1994. Mais aucun financement n'est inscrit pour sa prolongation dans la traversée totale de Gennevilliers jusqu'à la voie rive gauche de la Seine, ce qui fait que nous risquons de voir reportés de quelques kilomètres les actuels bouchons. Il y a donc urgence d'assurer un financement total jusqu'à la rive gauche de la Seine permettant une cohérence du trafic.

Quelles dispositions, monsieur le ministre, comptez-vous prendre pour desservir le port autonome et la presqu'île de Gennevilliers ?

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, vous posez plusieurs questions et je m'en réjouis. Vous témoignez ainsi de l'intérêt que vous portez à la voie d'eau et, plus particulièrement, au port de Gennevilliers, ce qui est bien légitime.

Je répondrai à celles qui concernent les voies navigables et le rôle du port autonome de Paris, M. Delebarre vous répondra sur la liaison du métro.

Je vous rappelle que l'article 89 du projet de loi de finances, qui introduit cette réforme des voies navigables, marque dans ce secteur un tournant très important. Mais je ne voudrais pas que vous soyez victime d'une « illusion d'optique ». S'il y a effectivement baisse des crédits budgétaires d'investissement, vous noterez que tous les autres chapitres sont convenablement dotés. Mais cette baisse ne signifie en aucune façon que l'effort public, c'est-à-dire l'effort assis sur les prélèvements obligatoires, soit, lui, en baisse ; il est au contraire en forte hausse. En effet, le budget passera de 273 millions de francs en 1990 à 537 millions en 1991, soit presque un doublement. On ajoute souvent les 200 millions inscrits dans la loi de finances rectificative de l'année dernière et qui sont en cours d'exécution, aux 273 millions, ce qui donne cette illusion d'optique. Mais ce qu'il faut noter - et c'est très important - c'est le doublement des crédits, assurant, comme vous le souhaitez, des redevances pérennes, comme le recommande le rapport Chassagne. Ainsi, l'établissement public industriel et commercial est assuré, chaque année, de rentrées nouvelles que nous pourrions d'ailleurs adapter puisque, vous le savez, la possibilité de taxer en

fonction du volume d'eau consommé permettra d'avoir des financements sûrs donnant à l'établissement des facultés d'emprunt, et lui permettant de programmer ses investissements, son fonctionnement et sa modernisation.

En ce qui concerne les décrets d'application, sachez que les services de la navigation et le groupe présidé par Claude Quin ont travaillé. Tous les décrets sont prêts, et seront, dès que la loi de finances sera votée, soumis pour avis au Conseil d'Etat. Je peux donc vous assurer que les 400 millions prévus seront dégagés. Je précise que le Premier ministre m'a écrit que, dans l'hypothèse où, pour une raison ou pour une autre, il y aurait des retards, c'est le budget de l'Etat qui prendrait le relais.

En ce qui concerne le port autonome de Paris, vous avez raison de le souligner, il est le second port fluvial d'Europe et Gennevilliers, dont vous êtes le maire, en est le fleuron. L'agglomération parisienne a besoin d'un tel port. Gennevilliers restera, je puis vous l'assurer, une plate-forme multimodale importante. Cela n'exclut pas des évolutions de certaines activités. Je suis bien d'accord avec vous, le stockage n'est certainement pas la meilleure façon d'utiliser tous ces terrains ; il y a place pour des activités modernes, bien insérées dans le développement économique de votre commune et de ses voisins.

Voilà, monsieur le député, les réponses que je peux vous apporter, M. Delebarre vous répondra sur les autres points.

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

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, nous ne multiplierions pas les doubles interventions, mais M. Brunhes a soulevé beaucoup de problèmes qui concernent sa circonscription. Quelques-uns sont directement de ma compétence, en particulier la liaison métro de Gennevilliers, compte tenu des caractéristiques de développement que ce secteur représente.

Vous savez, monsieur Brunhes, qu'une réflexion est engagée sur ce sujet dans le cadre des travaux du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France. Sans en préjuger les résultats, je ne vois pas comment on pourrait échapper à une liaison du type métro avec le secteur de Gennevilliers.

Le schéma qui me paraît le plus vraisemblable est celui d'une intégration de la ligne 13 bis du métro dans la future ligne Météor, elle-même prolongée au-delà de Saint-Lazare. C'est dans ce cadre qu'une extension vers l'Ouest de l'actuelle ligne 13 bis pourrait être réalisée. Je sais que vous rencontrerez prochainement le président de la R.A.T.P. et que vous ne manquerez pas de lui en parler. Sur l'orientation, nous y sommes, en ce qui nous concerne, très favorables. Il ne nous paraît en tout cas pas opportun de prévoir maintenant un prolongement de la ligne 13 bis, qui impliquerait de réaliser un ouvrage équipé d'une technologie classique - roulement en fer, conduite avec agent - lequel devrait être postérieurement adapté à la technologie Météor. Personnellement, je préférerais une intégration tout de suite de la ligne dans la perspective du système Météor.

En ce qui concerne la liaison pont de Gennevilliers-La Défense, en raison de l'importance du trafic sur l'autoroute A15 et de ses caractéristiques, il a été décidé de l'élargir à deux fois quatre voies ou deux fois trois voies entre Cergy-Pontoise et Gennevilliers, pour un coût de 700 millions de francs. D'ores et déjà 490 millions de francs sont inscrits au contrat Etat-région, qui permettront d'achever ces élargissements à l'échéance de 1993. Le contrat Etat-région prévoit aussi dans les Hauts-de-Seine 145 millions de francs pour engager les travaux du boulevard urbain qui prolonge l'autoroute A15 jusqu'au boulevard périphérique.

La liaison Gennevilliers-La Défense est assurée par l'autoroute A86 actuellement en service à deux fois deux voies. Il paraît dès à présent nécessaire d'envisager son élargissement compte tenu de l'accroissement du trafic, du projet de bouclage complet de l'autoroute A86 dans l'Ouest. On a mis en place un crédit d'études de 3 millions de francs au budget pour 1991 pour commencer l'examen de cette affaire. Je n'ai pas trente-six solutions, monsieur le député : s'il y a des possibilités de redéploiement d'ici à la fin du contrat de plan, parce que telle ou telle infrastructure n'aurait pas pu être conduite dans les délais, ce redéploiement se fera au bénéfice

de la liaison que vous souhaitez ; sinon, nous mettons tout en œuvre pour qu'elle puisse être réalisée dès le début du plan suivant.

**M. Jacques Brunhes.** Les 145 millions de francs pour le boulevard urbain ne suffisent pas pour aller jusqu'au bout ! Il y aura toujours engorgement.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** C'est la raison pour laquelle nous suivrons très attentivement la mise en œuvre du contrat de plan. Si des redéploiements sont possibles d'ici à la fin du contrat de plan, nous les affecterons à cette réalisation, sinon nous mettons tout en œuvre pour que ce soit bouclé dès le début du contrat de plan suivant.

**M. le président.** C'est fort exceptionnellement que j'ai accepté ce dialogue.

**M. Serge Charles.** Nous espérons bien que non !

**M. le président.** J'avais lu sur le visage de M. le ministre son acquiescement.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Vous me connaissez bien, monsieur le président ! (Sourires.)

**M. le président.** La parole est à M. Fabien Thiémé.

**M. Fabien Thiémé.** Monsieur le ministre, c'est au nom de mon ami Guy Hermier, qui ne peut être présent aujourd'hui du fait de la modification de l'ordre du jour, que je vous interroge sur le projet de T.G.V.-Méditerranée dont l'actuel tracé, décidé sans concertation, est destructeur d'activités, notamment agricoles, et de l'environnement provençal, et qui suscite de vives et légitimes réactions auxquelles les élus communistes ont apporté un plein soutien.

Partisans de la modernisation, de l'efficacité, du développement régional, nous sommes pour le T.G.V.-Méditerranée. Mais nous refusons qu'il soit conçu dans une seule finalité européenne et de rentabilité financière. Nous voulons qu'il soit au service de la Provence, du Languedoc, des populations de ces régions.

Nous voulons un T.G.V. dont le tracé fasse l'objet d'une véritable concertation et soit respectueux des activités économiques essentielles, du cadre de vie et de l'environnement, comme le permet cette technique de pointe.

Nous voulons un T.G.V. dont le financement soit assuré par la S.N.C.F. et l'Etat et non par de nouveaux transferts de charges sur les collectivités locales et territoriales.

Nous voulons un T.G.V. complémentaire d'un réseau régional de transports ferroviaires nettement amélioré, qui représente un plus pour la population régionale.

Nous voulons un T.G.V. dont l'implantation, les dessertes, l'utilisation soient accordées à une véritable politique de développement régional.

Vous avez déclaré, monsieur le ministre, que les élus provençaux auraient, à propos du T.G.V., un « beau débat d'aménagement du territoire à mener ». Encore faut-il qu'avec toute une région, ils ne soient pas placés devant la politique du fait accompli, le refus de les écouter, de discuter vraiment.

C'est pourquoi, je vous demande, monsieur le ministre, de retirer le projet de tracé que vous avez autoritairement décidé et d'engager, enfin, sur le fond et par une large concertation à la base, le débat sur les moyens à mettre en œuvre pour un T.G.V.-Méditerranée au service de nos régions.

Cette exigence, qui a rassemblé des milliers de provençaux à Paris le 26 septembre dernier, ne cesse d'être la nôtre. C'est pourquoi je vous pose la question suivante : êtes-vous prêt, oui ou non, à entendre l'ensemble des forces vives, notamment de cette région du Midi ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur Thiémé, je connais votre compétence nationale comme député, et je ne suis donc pas surpris, puisque vous et moi avons pu entendre cet été les rumeurs relatives au T.G.V.-Sud-Est jusque dans le département du Nord, que vous preniez la parole au nom de M. Hermier sur ce sujet.

Vous avez en partie raison et je réponds oui à vos considérants et non à la solution que vous envisagez.

Je réponds oui aux considérants parce que l'on est vraiment capable de réaliser une liaison ferroviaire à grande vitesse avec le secteur provençal et, en particulier, avec l'agglomération marseillaise en poursuivant la ligne actuelle au sud de Valence, tout en respectant au maximum l'environnement et en veillant à ce que cette liaison à grande vitesse ait, certes, une finalité européenne mais, d'abord, une finalité d'aménagement du territoire national et de développement économique des agglomérations concernées.

L'intérêt du T.G.V., et nous avons eu l'occasion de le souligner hier en parlant de l'interconnexion dans la région Ile-de-France, c'est de permettre le branchement des plus grandes agglomérations françaises sur l'ensemble des autres grandes agglomérations de notre pays mais aussi sur le réseau européen.

Je suis donc tout à fait d'accord pour que la préparation des liaisons ferroviaires à grande vitesse fasse l'objet d'un vrai débat sur ce point dans les régions concernées. Nous en avons eu un dans la région Nord-Pas-de-Calais et j'ai aussi souhaité que le conseil régional de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur se saisisse de la question dans cette optique de l'aménagement du territoire et du développement régional.

Par ailleurs, j'ai demandé à la S.N.C.F. d'être à l'écoute de la région, de ne pas se contenter de parler du T.G.V. mais de redéfinir l'ensemble du système ferroviaire régional à partir de la mise en œuvre d'une liaison ferroviaire à grande vitesse.

En ce qui concerne les problèmes d'environnement, dois-je vous redire, monsieur Thiémé, ce que vous savez parfaitement, à savoir que les contraintes de circulation dans le secteur de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur nécessiteront de toute manière dans les prochaines années le doublement de la plupart des infrastructures si nous ne prenons pas un certain nombre de décisions et, en particulier, celle de réaliser la liaison ferroviaire à grande vitesse. Avec ce moyen de transport qui est le plus respectueux de l'environnement, nous pourrions demain ne pas multiplier les liaisons soit autoroutières, soit ferroviaires classiques qui seraient beaucoup plus consommatrices d'espace.

J'ai mandaté, vous le savez, une mission conduite par M. Querrien, conseiller d'Etat, qui depuis maintenant plus de deux mois prend contact avec chacune des municipalités, avec tous les élus et toutes les associations. Je puis vous dire pour avoir rencontré la semaine dernière cette mission que nous avons d'ores et déjà enregistré plusieurs modifications du tracé qui répondent aux préoccupations de l'environnement telles qu'elles nous sont transmises par les élus concernés.

Lorsqu'on comparera les rumeurs, les bruits, les inquiétudes, souvent légitimes, qui se sont exprimées cet été, et le projet concret tel qu'il est aujourd'hui et tel qu'il sera lorsque nous arrêterons les dispositions définitives, on constatera que nous avons accompli de grands progrès.

Je ne peux pas répondre positivement à votre demande. Tout arrêter, consulter à la base n'est pas faire œuvre d'aménagement du territoire. Il faut savoir prendre des responsabilités. J'ai fait une proposition et, en tant que telle, elle est soumise à débat. J'espère qu'à la fin de l'année ou au début de l'année prochaine, nous serons d'accord pour arrêter le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

**M. Fabien Thiémé.** Prenez en compte le mécontentement qui existe !

**M. le président.** Nous abordons les questions du groupe Union pour la démocratie française.

La parole est à M. Jean Rigaud.

**M. Jean Rigaud.** Monsieur le ministre, vous avez reconnu hier matin, la nécessité vitale, pour les grandes villes et les agglomérations, des transports en commun en site protégé.

Vous savez que dans ce domaine les investissements sont lourds et les déficits importants, bien que la contribution de l'Etat atteigne 20 à 30 p. 100 de leur montant. Toutefois, étant donné l'urgence et les efforts financiers très importants consentis dans ce domaine par certaines agglomérations, la part de l'Etat apparaît désormais insuffisante, malgré la somme de 450 millions de francs inscrite en 1991, pour réaliser dans des délais raisonnables des programmes considérés comme essentiels.

La plupart des grandes villes souhaitent réaliser des lignes de tramway en site protégé ; d'autres agglomérations plus importantes, comme Lyon, Lille ou Marseille, qui possèdent déjà une ou plusieurs lignes de métro, souhaitent les prolonger ou les aménager. Pour cela, les autorités responsables ont besoin d'un engagement de l'Etat sur l'ensemble du programme comportant plusieurs opérations à conduire simultanément, pour donner aux agglomérations les infrastructures de transport qui leur sont indispensables aujourd'hui.

Monsieur le ministre, les questions que je souhaite vous poser sont les suivantes.

Premièrement, l'Etat ne pourrait-il pas subventionner les investissements consacrés aux transports en commun, non plus sur le critère d'une ligne en site propre, mais sur des programmes, comme des prolongements de lignes de métro existantes ou des aménagements de lignes de surface en site protégé ?

Deuxièmement, ces programmes s'étalant au-delà du X<sup>e</sup> Plan, qui se termine en 1993, ne pouvez-vous pas généraliser pour les agglomérations le principe que vous avez retenu pour Lille et Grenoble, entre autres, et qui consiste à prévoir des subventions globalement sur les X<sup>e</sup> et XI<sup>e</sup> Plan, pour les programmes établis par les autorités compétentes ?

Enfin, troisièmement, ne pourrait-on pas - je sais bien que c'est un vœu pieux, mais il vaut mieux le répéter - trouver pour les transports en commun des financements spécifiques, tant pour les taux que pour la durée qui n'obligent pas une seule génération à rembourser des investissements qui techniquement s'amortissent sur plus d'un demi-siècle ? Le financement du logement social pourrait servir de référence.

Enfin, monsieur le ministre, vous avez laissé entendre hier matin que la liberté tarifaire se fera par étape. Pouvez-vous nous préciser si la première étape est pour 1991 ? En quoi consistera-t-elle ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je sais, monsieur le député, l'intérêt que vous portez au développement des transports collectifs, en particulier dans les grandes agglomérations. C'est pourquoi votre question me place dans une situation très difficile.

J'ai donné hier quelques éléments sur l'évolution du versement transport et je ne les rappellerai pas en détail. J'ai dit que je souhaitais que nous puissions aller progressivement vers la liberté tarifaire des collectivités territoriales compétentes. Ce n'est pas possible immédiatement. Nous avons, avec mon collègue Pierre Bérégovoy, admis de faire une étape supplémentaire en 1991, dans la mesure où il y aurait adaptation des contraintes tarifaires, en tenant compte de la réalité des différentes agglomérations, et où les organismes qui représentent les autorités organisatrices seront associés à la mise en œuvre de la circulaire adressée aux préfets.

Vous pouvez trouver que l'évolution est trop lente, mais nous cheminons.

Vous posez un problème qui est beaucoup plus redoutable. Je suis un peu ennuyé car, si j'adhère à votre réflexion, je suis contraint de vous dire qu'à l'heure actuelle je ne peux pas sortir de la logique dans laquelle nous sommes et qui veut que nous portions jugement sur les opérations définitives ligne par ligne. Pour quelles raisons ? Parce que nous sommes confrontés à la demande de la totalité des agglomérations françaises. Le retard de notre pays et la prise de conscience récente des collectivités territoriales - elle n'est ancienne que pour un certain nombre d'entre elles - font que je suis saisi des demandes de plus d'une vingtaine d'agglomérations françaises pour des réseaux de tramway ou de métro.

Nous ne pouvons réguler, pour ce qui est de la contribution de l'Etat, notre soutien à ces demandes qu'en nous prononçant à l'heure actuelle ligne par ligne. Mais je suis tout à fait prêt à consacrer l'année 1991, dans un partenariat avec les collectivités organisatrices, pour savoir si, prenant en compte l'ensemble de l'aspiration au transport collectif dans notre pays, on ne peut pas imaginer de nouvelles modalités qui saisiraient les programmes dans leur globalité, et peut-être pas ligne par ligne.

Mais il faut savoir - et accepter *a priori* notre bonne foi - qu'il y a dans certains programmes des lignes dont l'utilité, la rentabilité, l'efficacité et le service public sont évidents et

d'autres pour lesquelles il vaut mieux qu'un dialogue s'instaure entre l'Etat et l'autorité organisatrice afin d'éviter de se lancer dans des investissements trop lourds.

Je suis donc d'accord avec vous pour entreprendre une discussion de fond, mais je ne puis pas aujourd'hui vous dire que nous changerons de pratique.

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

**M. René Beaumont.** Monsieur le ministre, je voudrais vous poser une question au nom de mon collègue Ladislas Poniatowski.

Les transports routiers français se préparent à affronter la bataille pour l'Europe de 1993 avec optimisme, du moins avec l'ambition de prendre une part importante de ce trafic international. Encore faudrait-il que les règles soient les mêmes pour tous.

La première étape européenne remonte à juillet dernier, avec l'instauration du cabotage, qui permet à un véhicule étranger ayant livré du fret en France d'effectuer un trafic intérieur avant de regagner son pays, la règle étant valable bien sûr pour les transporteurs français lorsqu'ils se rendent à l'étranger.

Dans la pratique, tout le monde ne se trouve pas à égalité. Il est en effet plus intéressant pour un transporteur belge ou luxembourgeois de profiter de territoires aussi vastes que ceux de l'Allemagne ou de la France que de se trouver dans la situation inverse.

Il y a une condition pour se livrer à ce cabotage : se plier à la réglementation en vigueur dans le pays transité. Or, dans la pratique, il arrive fréquemment que cette réglementation soit transgressée. Deux ou trois récents accidents mortels en France ont été provoqués par des transporteurs routiers étrangers qui avaient roulé seize heures d'affilée.

S'il est encore difficile d'évaluer les conséquences du cabotage sur les transports routiers français, il semblerait malgré tout qu'il provoque quelques inquiétudes chez nos transporteurs pour l'étape européenne suivante. Notre rôle de parlementaires et le vôtre, monsieur le ministre, est de leur permettre d'être concurrentiels par rapport aux autres pays européens. Il faut, avant l'ouverture des frontières, une harmonisation totale de notre réglementation avec celle des autres pays.

Il faut permettre aux entreprises françaises d'aligner les normes françaises des poids et dimensions sur les plus productives en Europe. Pour cela, il faut agir sur la capacité de transport et la charge utile des poids lourds. Monsieur le ministre, avez-vous l'intention de les aider ? Allez-vous leur permettre d'augmenter la longueur des trains routiers qu'il faut porter à dix-neuf mètres, d'augmenter la largeur des véhicules, qu'il faut généraliser à 2,60 mètres, d'augmenter surtout le poids total en charge, qui doit être porté à 44 tonnes comme cela est autorisé au Benelux, en Italie et dans les pays nordiques ?

Le transport français peut gagner la bataille de 1993, à la condition que vous l'aidez et que vous lui donniez les moyens d'être concurrentiel. Allez-vous le faire, monsieur le ministre ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, la mise en œuvre du cabotage dans l'espace européen, qui est une nécessité pour le transport routier, doit s'accompagner d'un certain nombre de règles d'harmonisation.

Contrairement à ce que vous souhaitez, ce n'est pas en essayant de courir derrière ceux qui prônent le gigantisme du transport routier qu'on mettra les entreprises françaises dans la meilleure position pour affronter cette concurrence, et ce n'est sûrement pas ainsi qu'on garantira le plus la sécurité routière sur les routes françaises.

C'est la raison pour laquelle, avec Georges Sarre, à chacun des conseils européens - je l'ai dit hier dans mon intervention - nous travaillons à l'harmonisation dans trois directions. D'abord, la fiscalité : avec les Allemands, les négociations sont très délicates, mais nous progressons. Ensuite, les normes : dix-neuf mètres, ce n'est pas possible, mais nous pouvons faire adopter, je crois, la norme de 18,35 mètres dans les prochaines semaines si nous continuons à nous battre. Enfin, sur le plan social dont vous avez vous-même parlé, nous avons été, comme vous, profondément choqués de voir que des accidents survenus dans les derniers mois

dans notre pays sont dus, en définitive, à un certain nombre de conducteurs qui ont travaillé pendant quinze ou seize heures d'affilée. On ne peut pas, dans ces conditions-là, avoir les éléments de sécurité que nous souhaitons. C'est la raison pour laquelle, au budget de 1991, nous renforçons les éléments de contrôle du transport routier dans notre pays.

Il ne peut pas y avoir avancée dans l'harmonisation s'il n'y a pas, en même temps, avancée dans le contrôle. C'est la garantie que nous donnons à nos interlocuteurs du transport routier français.

**M. le président.** Monsieur Beaumont, je me dois de vous faire observer que la conférence des présidents s'oppose à ce que l'on pose une question au nom d'un autre collègue.

**M. René Beaumont.** M. Thiémé a bien posé une question pour M. Hermier et vous l'avez laissé faire !

**M. le président.** Je vérifierai si M. Thiémé s'est réclamé de M. Hermier.

**M. René Beaumont.** Tout à fait !

**M. le président.** Eh bien, j'ai eu un moment de distraction. (Sourires.) Je n'ai pas l'habitude d'être partial à ce siège ; je le lui ferai savoir également.

La parole est à M. Louis Colombani.

**M. Louis Colombani.** Monsieur le ministre, ma question s'articule autour de deux thèmes. A l'occasion d'une session parlementaire précédente, vous m'aviez indiqué que vous n'étiez pas hostile à la sortie de l'encadrement tarifaire pour les transports urbains publics. A l'époque, vous m'aviez dit que la solidarité gouvernementale ne vous permettait pas de révéler lequel de vos collègues, au Gouvernement, s'y opposait. La semaine dernière, j'ai rencontré M. Bérégovoy qui ne m'a pas fait de cachotterie. Il est clairement contre. Il estime que les entreprises sont, dans ce domaine, en situation de monopole et visiblement il ne fait pas confiance aux élus pour gérer sans excès la liberté tarifaire.

Je suis profondément choqué par cette analyse.

D'une part, il est scandaleux de considérer les élus comme des irresponsables. Les entreprises pétrolières, par exemple, connaissent une situation de plus grande liberté. On l'aura remarqué il y a quelques semaines.

D'autre part, je rappellerai que la situation dite de monopole tient au fait qu'aucun réseau en France n'a d'exercice équilibré : la couverture financière est inférieure à 50 p. 100 en moyenne pour l'exploitation et tombe à moins de 30 p. 100 si l'on considère l'amortissement des investissements.

Enfin, les véhicules particuliers concurrencent directement les transports en commun.

Monsieur le ministre, ne pensez-vous pas qu'il est grand temps de considérer les élus comme responsables et de leur donner la liberté nécessaire à une bonne gestion ?

**M. Eric Raoult.** Très bien !

**M. Louis Colombani.** Le second thème de ma question concerne le versement transport. Dans le cadre du troisième pacte pour l'emploi, votre collègue Jean-Pierre Soisson propose de déplaçonner les salaires et, dans le même temps, de minorer de 10 p. 100 le taux de ce versement.

Cette mesure comporte deux aspects négatifs. L'écart existant entre collectivités riches et pauvres va être accentué. Le déplaçonnement profitera aux collectivités qui hébergent des entreprises à haut niveau de revenus. Les autres collectivités, quant à elles, seront fortement affectées par la baisse de 10 p. 100. Cela me semble incompatible avec la notion de solidarité nationale. Enfin, cette mesure correspond à une diminution masquée de la participation de l'Etat. Comme moi, vous savez que les administrations ne sont pas des entreprises à haut revenu.

Pour ma part, j'observe dans ce budget une absence de volonté forte du Gouvernement dans le cadre du développement des transports en commun, malgré les déclarations du Président de la République. La France est en retard sur les autres pays de la communauté. Il s'agit de savoir si nous voulons aujourd'hui un service public de qualité. Il faut pour cela que l'Etat s'en donne les moyens car les collectivités seules n'y parviendront pas.

Je sais bien, monsieur le ministre, que vous avez déjà répondu aux questions que je suis en train de vous poser. Mais si nous sommes de nombreux députés à vous la poser, c'est que nous sommes tous inquiets pour l'avenir des transports en commun.

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

**M. Loula Colombani.** Si les collectivités étaient obligées de se désengager en matière de transports, cela se ferait au profit des entreprises privées avec toutes les conséquences que cela comporterait.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, j'ai effectivement donné hier des éléments de réponse concernant l'évolution du versement transport, et en particulier la disposition prévue dans le plan « emploi » de M. le ministre Soisson.

Comme je l'ai précisé, nous veillons à ce qu'un élargissement de la base ne s'accompagne d'aucune pénalisation financière pour les collectivités territoriales. Un tel système va bénéficier aux entreprises qui sont le plus fortement employeurs de main-d'œuvre, et je crois que cela va plutôt dans le bon sens dans la mesure où elles ont en effet besoin de voir se développer les transports collectifs.

Mais sachez qu'une disposition législative interviendra pour modifier le versement transport. Nous avons fait effectuer des simulations et nous les tenons à la disposition des parlementaires qui sont inquiets de cette évolution, de façon à leur montrer qu'aucune des autorités organisatrices n'y perdra. C'est très important, et il faut donner cette garantie.

Sur le fond, il s'agit de comprendre l'évolution que nous allons connaître. Et je le dis très clairement : s'il n'y a pas effort des collectivités territoriales dans le cadre des autorités organisatrices pour développer les transports collectifs en France, nous n'y parviendrons pas ! Il est établi et prouvé que l'Etat ne peut pas à lui seul développer les transports collectifs à travers le pays. Il ne peut le faire qu'en partenariat avec les collectivités territoriales dans le cadre de la responsabilité de celles-ci.

Je vois plutôt comme une évolution extraordinairement positive le fait que toutes les agglomérations françaises se préoccupent du développement des transports collectifs. Il y a de l'égalité des chances, de la justice sociale et réellement de la lutte contre les exclusions d'un certain nombre de quartiers.

A partir du moment où l'on va dans ce sens, il faudra réfléchir à un certain nombre d'évolutions sur la plan tarifaire. C'est tellement vrai que le ministre d'Etat, ministre de l'économie et des finances, Pierre Bérégovoy lui-même, a proposé que les autorités organisatrices soient associées à la mise au point de la circulaire relative aux tarifs de l'année prochaine.

Je le sens prêt à une évolution, même si je comprends très bien que, dans le cadre de ses responsabilités de ministre de l'économie, il craigne l'absence de régulation tarifaire.

Personnellement, je dis : « Faisons ensemble un effort de progression. » Nous devons y parvenir, dans le sens d'une vraie responsabilité partagée.

**M. le président.** Nous en arrivons aux questions du groupe de l'Union du centre.

La parole est à M. Yves Fréville.

**M. Yves Fréville.** Monsieur le ministre, permettez-moi, bien qu'élu de l'Ouest et usager du T.G.V. Atlantique, de me faire l'écho de certaines préoccupations concernant l'avenir du T.G.V. Méditerranée, préoccupation que je partage avec mon collègue et ami Kert.

Ma question sera la suivante.

La mission Querrien a été appréciée par un grand nombre d'élus pour son sérieux et son sens de l'écoute. Mais, bien entendu, nous attendons de connaître la richesse de ses propositions.

A cet égard, je souhaiterais que vous puissiez nous apporter trois précisions.

Première précision : quel sera à compter du jour de la remise du rapport Querrien le calendrier d'élaboration du projet de tracé définitif ?

Quelles seront, en second lieu, les possibilités de recours des communes et des associations de défense concernant certains aspects de ce tracé qui paraîtraient contestables au regard de leur économie, de leur environnement ou encore simplement du respect de l'équité ?

Enfin, vous savez, monsieur le ministre, que les opposants au T.G.V. Sud-Est font valoir que l'Italie ne serait pas intéressée par un T.G.V. littoral. Quel est l'état des négociations sur ce point avec nos voisins transalpins ?

Il est évident que la branche T.G.V. vers le Var risquerait de devenir moins indispensable si elle devait en rester à l'état de desserte régionale.

Enfin, vous comprendrez qu'ayant porté un grand intérêt au T.G.V. Atlantique, je sois tout à fait très désireux de savoir quand un usager du T.G.V. Atlantique pourra aller jusqu'à Lyon ou Marseille sans passer par Paris ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le président, la gestion des questions devient redoutable et délicate. *(Sourires.)*

Si je comprends bien, monsieur le député, vous posez une question en votre nom propre mais votre transmission de pensée avec M. Kert est assez étroite. *(Sourires.)*

**M. Yves Fréville.** Je me suis informé !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Bien sûr ! Et merci de m'avoir informé ! Cela me permet au moins de suivre à peu près le débat. *(Sourires.)*

Sur le problème du T.G.V. Sud-Est, j'ai eu l'occasion de répondre il y a quelques minutes à M. Thiémé, qui s'exprimait au nom de M. Hermier. Voyez que j'arrive à suivre ! *(Sourires.)*

Je ne peux pas faire de réponse différente. Si ce n'est vous indiquer comment les choses vont se passer. M. Querrien va remettre à la fin du mois de novembre son rapport sur un certain nombre de suggestions d'amendements au tracé initial qui a été proposé par mes soins, compte tenu de l'ensemble de ses rencontres.

Sur cette base-là, j'aurai à arrêter, pour le courant du mois de janvier, la version définitive du tracé du T.G.V. Sud-Est.

Vont être mises en œuvre toutes les dispositions - déclaration d'utilité publique, études d'impacts - dans le cadre desquelles l'ensemble des collectivités territoriales, des associations et des citoyens peuvent faire prévaloir leur droits s'ils le souhaitent.

A partir du mois de janvier, les dispositions relatives aux recours possibles dans le cadre des textes prévoyant l'aménagement des grandes infrastructures françaises pourront être mises en œuvre.

Vous m'avez ensuite interrogé sur une jonction entre le T.G.V. Atlantique et le T.G.V. Sud-Est. C'est notre souhait. Je crois qu'à partir de 1991 cette jonction sera possible.

**M. le président.** Je vais donner une deuxième fois la parole à M. Fréville, qui, je le soupçonne, va nous faire partager une préoccupation de M. Fuchs. *(Sourires.)*

**M. Serge Charles.** C'est un procès d'intention ?

**M. Yves Fréville.** Attendez, monsieur le président ! *(Sourires.)*

Monsieur le ministre, le nombre de tués sur route est constant depuis de nombreuses années : plus de 10 000. La France a toujours la plus mauvaise sécurité routière des pays développés. Une personne sur cinquante mourra sur la route et une personne sur trois sera blessée.

Les gouvernements qui se sont succédés, en particulier le vôtre, ont pris d'excellentes mesures techniques, mais, même si certaines n'entreront que prochainement en vigueur et si d'autres n'auront d'effet que dans les mois à venir, il apparaît qu'elles ne feront pas baisser sensiblement le nombre des tués si ne sont pas remplies deux conditions.

D'abord, un contrôle et une répression accrus pour faire respecter les réglementations : 72 p. 100 des Français sont d'ailleurs favorables au renforcement des contrôles. Et comment ne le serait-on pas lorsqu'on constate souvent que des feux rouges sont allégrement grillés, à Paris ou en province, et que les limitations de vitesse sont peu respectées par les

automobilistes et les chauffeurs de camions, alors que la vitesse est, on le sait, un facteur important de la mortalité sur la route ?

Deuxième condition : agir sur le comportement des automobilistes. L'insécurité est surtout un problème de société. Nous devons agir sur les mentalités et les responsabilités, mais nous ne le ferons pas par des émissions télévisées ou des actions médiatiques épisodiques. Nous ne pouvons le faire que par une action de communication continue et profonde.

Monsieur le ministre, quelles mesures allez-vous prendre dans ces deux domaines, sur lesquels je partage les préoccupations de mon collègue Fuchs ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Vous aviez raison, monsieur le président.

**M. le président.** Les règlements sont-ils faits pour être tournés ? (Sourires.)

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

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, je vous rappelle que nous avons eu récemment un débat sur la sécurité routière. A cette occasion, le Gouvernement a exposé sa politique.

Notre politique est globale. Nous avons une stratégie que nous mettons en œuvre de façon systématique.

En quoi consiste-t-elle ?

Premièrement, nous agissons sur les infrastructures, sur le véhicule et, bien entendu, sur les conducteurs, c'est-à-dire que nous abordons la question des comportements.

S'agissant des infrastructures, qui représentent un élément de cette politique, le comité interministériel d'aménagement du territoire a adopté un schéma directeur ambitieux, mais réaliste, pour les quinze années à venir : le développement de voies autoroutières, où le taux d'accidents est quatre fois inférieur à celui des routes nationales. Cela ne peut que contribuer à l'amélioration de la sécurité routière.

Par ailleurs, 273 points noirs ont été supprimés depuis 1988. Le budget qui vous est présenté permettra d'en traiter 80 de plus. Ainsi, ce qui a été annoncé en 1988 sera tenu.

Depuis 1988, nous avançons à marche forcée. Et dans deux ans et demi il n'y aura plus de points noirs sur l'ensemble du réseau national.

Mais les défauts d'infrastructures ont une incidence moins importante qu'on ne le croit sur l'insécurité routière.

Aussi, l'essentiel de l'effort du Gouvernement porte-t-il sur les véhicules. C'est pourquoi, à la fin de 1991, il y aura réellement, sur le terrain, des centres de contrôle, et le contrôle technique des véhicules sera obligatoire, assorti d'une obligation de réparer.

Nous agissons aussi sur l'amélioration des comportements. Le travail accompli par la commission Giraudet a permis l'émergence d'un concept central : une conduite apaisée, seule susceptible de réduire de manière significative le nombre des accidents de la circulation routière. La grande majorité, monsieur le député, des propositions du livre blanc élaboré par cette commission se sont traduites par des décisions.

La dernière loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière s'inscrit dans ce cadre. Elle permet en particulier de multiplier les contrôles d'alcoolémie.

Il en est de même des deux mesures qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre prochain : la limitation de vitesse à 50 kilomètres heure en agglomération et le port obligatoire de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules particuliers. Nous attendons beaucoup de ces deux mesures quant à la réduction du nombre des victimes de la route, puisque le tiers des accidents mortels se produisent en agglomération.

D'autres mesures interviendront bientôt, telles que le développement de l'apprentissage accompagné de la conduite, sans limite d'âge, prévu pour le début de l'année 1991. C'est un aspect très important, puisque les automobilistes qui ont appris ainsi à conduire ont sept fois moins d'accidents que les autres.

J'évoquerai enfin le travail que nous menons en vue d'aboutir à une véritable Europe de la sécurité routière. Je place notamment beaucoup d'espoir, comme je le disais hier au Sénat, dans le projet d'harmonisation des réglementations européennes en matière de lutte contre l'alcoolisme au volant. Il faudra cependant lever au préalable le problème de principe posé par l'Allemagne, le Royaume-Uni et le Danemark, qui contestent les compétences de la Communauté en matière de sécurité routière.

Bref, l'ensemble législatif et réglementaire ainsi complété ne prendra son plein effet que dans la durée. Il nous appartient aujourd'hui de le faire entrer dans les faits et de veiller à son respect par les usagers de la route avant d'imaginer de nouvelles mesures.

En ce qui concerne la communication, nous avons, là aussi, contrairement à ce que vous avez dit, monsieur le député, une politique d'ensemble.

Je vous rappellerai quelques dates.

Cela a été l'opération « Drapeau blanc » avec Antenne 2 et certains partenaires, notamment le secteur de l'assurance, de l'automobile et de la presse. C'est l'opération « Faisons la route ensemble », qui s'est étendue sur les mois de juillet et août. Cela a été dès la rentrée, c'est-à-dire à l'automne, avec La Cinq et d'autres partenaires, une campagne en direction des piétons, des cyclistes et plus largement des cyclomoteuristes et motards, c'est-à-dire ceux qui sont sans protection, sans carrosserie.

Une campagne à laquelle seront associés l'ensemble des médias sera lancée dans quelques jours pour faire comprendre aux citoyens, aux Français, l'intérêt qu'il y a à respecter 50 kilomètres-heure et le port de la ceinture à l'avant et à l'arrière. Si les mesures qui sont prises, et qui entreront en application le 1<sup>er</sup> décembre de cette année, sont strictement respectées, c'est plus de 2 000 vies qui seront sauvées en 1991.

Je conclurai en vous disant que vous avez raison. Les forces de sécurité, les gendarmes, les policiers, doivent faire respecter le code de la route, notamment en agglomération. Il est inadmissible que des cyclistes roulent sur les trottoirs ou que des automobilistes « grillent » des feux tricolores. Un minimum de civisme s'impose.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** J'ajoute que c'est, à mon avis, une erreur de se tourner sans cesse vers le Gouvernement dans le domaine de la sécurité routière. C'est l'ensemble de la société française qui doit prendre en charge ce dossier. C'est parce que vous êtes plus responsables, parce que je suis plus responsable, parce que nous sommes ensemble convaincus qu'il faut respecter un minimum de règles pour vivre ensemble sur la route que nous serons plus respectueux des autres, donc de nous-mêmes, et qu'ainsi la sécurité s'améliorera.

**M. Marc Dolez.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Léon Bertrand.

**M. Léon Bertrand.** Monsieur le ministre, ma question est relative aux transports terrestres et à la sécurité routière en Guyane.

J'appelle votre attention sur les difficultés que rencontre la direction départementale de l'équipement de Guyane dans la gestion des transports terrestres et l'instruction des demandes de transport, et ce du fait de l'absence d'un poste de contrôleur des transports.

La circulation des grumiers, la montée en puissance du secteur spatial, les travaux liés au grand chantier guyanais, la croissance de l'immobilier entraînent, sur la seule route de Guyane, route à deux voies, un trafic de plus en plus important de camions, qui, n'étant pas contrôlés dans la répartition de leur charge, provoquent des accidents nombreux et graves pour les usagers courants.

Je vous signale que les cellules départementales d'exploitation et de sécurité de la route et des transports de la Guadeloupe et de la Martinique, qui n'ont pas les transports dans leurs attributions, ont un effectif de neuf personnes.

Votre ministère envisage-t-il la création de postes de contrôleur des transports en Guyane et l'affectation d'un agent sur ce poste très rapidement ?



Je demande qu'une mission d'inspection générale des transports terrestres soit effectuée dans les meilleurs délais pour faire le point d'une situation chaque jour de plus en plus critique.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, ma réponse sera très brève. C'est « oui » pour la mission d'inspection générale.

Je sais par ailleurs que mon collègue Georges Sarre doit se rendre prochainement en Guyane.

C'est « oui » également pour la création du poste de contrôleur.

**M. Jean-Pierre Bauemler, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.** Voilà une bonne réponse ! (Sourires.)

**M. le président.** Nous passons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Jacqueline Alquier.

**Mme Jacqueline Alquier.** Monsieur le ministre, élue du département du Tarn, je suis avec attention les programmes d'amélioration de la route nationale 126.

Cette voie, qui permet au bassin de vie de Castres-Mazamet d'être relié à la métropole régionale toulousaine n'est pas adaptée au trafic actuel.

J'ai interpellé vos responsables de service et ceux de la région concernée, sur la nécessité de réaliser une chaussée à deux fois deux voies, qui, d'une part, améliorerait les conditions de sécurité des déplacements et, d'autre part, rapprocherait en temps le second bassin d'emplois de Midi-Pyrénées à Toulouse.

Dans l'attente de cette importante décision, l'Etat a engagé sur la route nationale 126 un programme de renforcements coordonnés fortement accompagné par le département.

Pour terminer ces travaux, nous attendions l'inscription d'un crédit de 35 millions de francs. Je les cherche.

M. le rapporteur a lui-même insisté sur la faiblesse des crédits affectés à ce type de travaux dans votre budget. Cela nous préoccupe tous.

J'aimerais avoir l'assurance que la partie comprise entre Cuq-Toulza et la limite du département de la Haute-Garonne pourra également être inscrite pour une réalisation dès 1991.

Il faut en finir avec ces travaux qui n'ont que trop duré.

Par ailleurs, le respect des engagements sur la R.N. 126 ne doit pas entraîner des retards sur la nécessaire étude à mener sur l'autre axe routier important de ce bassin d'emplois : la R.N. 112, Castres-Béziers, qui ouvrira le bassin sur la façade méditerranéenne.

Nous attendons aussi confirmation de la réalisation de l'autoroute Toulouse-Gémil, A 683, en Haute-Garonne. Une concordance de bon sens doit s'imposer entre ces travaux et la mise en service de la voie rapide Gaillac-Gémil, R.N. 88.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Madame le député, j'ai eu l'occasion d'évoquer cette question en commission avec vous. Je partage votre souci de voir effectivement les liaisons s'améliorer entre le secteur de Castres-Mazamet, et le bassin d'emplois qu'il représente, et la capitale régionale qu'est l'agglomération toulousaine.

Pour ma part, je travaille dans le cadre d'un certain nombre de contraintes budgétaires, que vous connaissez aussi bien que moi !

S'agissant des renforcements coordonnés de la R.N. 126 dans le Tarn, le montant des travaux initialement prévu s'élève à 78 millions de francs. Pour 1991, le solde de cette opération, soit 15,4 millions de francs, est inscrit au projet de budget. Nous allons effectivement l'utiliser sans tarder. Pour 1992, il est prévu un abondement de 6 millions de francs, qui nous permettra d'effectuer les derniers aménagements. Le total des crédits aura dépassé 80 millions de francs. Vous me dites : « Tout en 1991 ! » Je suis bien obligé de vous répondre que je ferai au rythme du budget que j'aurai à ma disposition. Ce qui est sûr, c'est qu'on en aura terminé en 1992 !

**M. le président.** La parole est à M. Alain Brune.

**M. Alain Brune.** Monsieur le ministre, des efforts très importants sont accomplis - et votre projet de budget en témoigne - pour doter notre pays d'un réseau autoroutier et routier cohérent, efforts confirmés par le C.I.A.T. du 5 novembre dernier, qui a approuvé une version complète du schéma directeur routier national.

Dans ce cadre, l'élu que je suis ne peut que se féliciter de la mise en chantier de l'autoroute A 39 entre Dijon et Dole.

Par ailleurs, la décision prise infléchissant vers l'Est le tracé jurassien de cette autoroute à hauteur de Sellières facilitera les flux de circulation vers et en provenance du Haut-Jura.

Dans le même sens, on peut se féliciter de la qualité des études techniques du tracé de cette autoroute et de la concertation réelle mise en place avec les élus locaux.

En revanche, j'ai été surpris et choqué d'apprendre tout dernièrement par la presse locale que, lors d'une réunion tenue en Saône-et-Loire, l'un de vos collègues a annoncé le positionnement de l'échangeur de Lons-le-Saunier, préfecture du Jura, en Saône-et-Loire.

Ainsi, alors même qu'à ma connaissance le tracé de l'autoroute A 39 n'est pas définitivement arrêté, alors même que des propositions sérieuses ont été faites par les élus et les chambres consulaires sur le tracé de l'A 39, notamment dans la vallée de l'Orain, l'échangeur ayant pour vocation la desserte de Lons-le-Saunier, de la région des lacs et de Saint-Claude, se situerait vers Beaurepaire-en-Bresse.

**M. Roland Vuillaume.** Scandaleux !

**M. Alain Brune.** Monsieur le ministre, avez-vous réellement pris cette décision du positionnement de l'échangeur ? Si, réellement, vous confirmez cette position, ce que je regretterais très profondément, non pas pour des querelles de clocher, mais pour la cohérence de l'aménagement du territoire et pour l'avenir du désenclavement du Jura, quel effort particulier l'Etat serait-il prêt à faire pour aménager dans les meilleures conditions l'environnement de cet échangeur par la mise en place du contournement de Lons-le-Saunier et permettre ainsi une irrigation correcte du Jura ?

**M. Roland Vuillaume.** Très bien !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, quel arbitrage recherchez-vous donc ? Comment pouvez-vous penser que mon collègue Pierre Joxe, s'exprimant sur un territoire qu'il connaît bien, pourrait avoir une position que je ne partagerais pas ? Vous le savez très bien !

Vous vous êtes vous-même réjoui de voir cette autoroute A 39 mise en œuvre avec une qualité de réalisation et un écheancier que nous veillons à serrer le plus possible, sachant l'importance qu'elle joue dans le désenclavement de votre département et donc dans les perspectives permettant son développement économique.

J'ai même souvenir de débats au cours desquels on a donné à cette autoroute, là où il le fallait, cette espèce d'incurvation indispensable pour montrer à Lons-le-Saunier combien nous étions attentifs à son développement, prenant même à ce moment-là quelque distance par rapport à Beaurepaire. J'ai également souvenir, monsieur le député, de trois échangeurs : deux desservant déjà Lons-le-Saunier et un autre situé entre Beaurepaire et Lons-le-Saunier.

Nous sommes « cartographiquement proches » en termes d'implantation.

En tout cas, je suis d'accord pour regarder de quelle manière l'échangeur en question peut être intégré le mieux possible au développement de l'ensemble du secteur concerné et de l'agglomération que vous avez évoquée.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-France Lecuir.

**Mme Marie-France Lecuir.** Monsieur le ministre, comme tous les provinciaux et comme tous les Parisiens, les habitants des banlieues apprécient les progrès apportés par les T.G.V. Toutefois, ils supportent de plus en plus mal de mettre, tous les jours et deux fois par jour, une heure pour franchir une trentaine de kilomètres.

C'est en particulier le cas en ce moment sur la ligne de Persan-Beaumont où se multiplient les incidents et les retards quasi quotidiens, les suppressions pures et simples de trains

et les arrêts sur les voies sans explication. Les habitués de cette ligne ne savent jamais à quelle heure ils arriveront à leur travail. En ce moment, au moins une fois par semaine, on met autant de temps pour aller à Paris depuis Luzarches, Domont ou Ecouen, que depuis Tours, Le Creusot et bientôt Lille !

Pourrez-vous, monsieur le ministre, transformer un jour cette ligne en R.E.R. ? En attendant, peut-on simplement augmenter le nombre de rames à double étage pour le confort des passagers, faire respecter les horaires, informer en cas d'incidents ou de retards et prolonger tous les trains jusqu'à Montsoult ou Persan-Beaumont ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Madame le député, est-il possible de rattraper l'histoire ? C'est exactement la question que vous me posez. Est-il possible de gommer en quelques années les conséquences de l'insuffisance de l'investissement sur le réseau de transports collectifs de l'agglomération Ile-de-France depuis trente ans ? Oui, si nous restons aux responsabilités suffisamment de temps avec la détermination qui est celle de ce gouvernement.

**M. Marc Dolez.** Excellente réponse !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** C'est notre gouvernement qui a pris la décision d'augmenter de façon significative - et Michel Rocard y a prêté énormément d'attention - les crédits d'investissement de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. pour la banlieue de la région Ile-de-France !

C'est notre gouvernement qui, dans le cadre du contrat de plan avec la S.N.C.F., a institué une direction régionale de la banlieue, direction qui n'existait pas auparavant au sein de cette société - ce qui prouvait d'ailleurs que celle-ci n'était même pas en état de prendre en compte les problèmes de la banlieue !

C'est notre gouvernement qui continue régulièrement de demander à la S.N.C.F. de faire un effort considérable d'information des usagers ! Et j'ai insisté sur ce point, car il ne sera pas possible de répondre immédiatement à la pression physique qui s'exerce à certaines périodes. Dans ce cas, il faut se préoccuper des usagers en leur fournissant la plus large information possible sur d'éventuelles difficultés, de telle manière qu'ils puissent éventuellement ne pas subir certaines contraintes.

Croyez, madame le député, en notre détermination. Croyez en l'investissement prévu dans ce budget. Croyez aux efforts de la S.N.C.F. Il faut savoir donner du temps au temps, même en cette matière, même si je souhaite que ces difficultés soient réglées le plus rapidement possible.

**Plusieurs députés du groupe socialistes.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Alain Brune.

**M. Alain Brune.** Monsieur le ministre, votre projet de budget est positif pour les transports collectifs, notamment pour la S.N.C.F., qui voit les concours de l'Etat croître de plus de 3 milliards de francs.

Actuellement, l'avant-projet de schéma directeur des T.G.V. est en cours de discussion, et je partage pleinement l'avis unanime de la région Franche-Comté quant au tracé du T.G.V. Rhin-Rhône.

Cependant, je voudrais insister sur les liaisons régionales dont il convient d'assurer la complémentarité avec les liaisons à grande vitesse. Dans ce cadre se situe la volonté très ferme des Jurassiens concernant l'achèvement de l'électrification de la ligne Lyon-Strasbourg dans sa section de 109 kilomètres entre Franois et Saint-Amour.

Cette partie de ligne non électrifiée traverse le Jura du nord au sud en constituant ainsi sa véritable épine dorsale ferroviaire. Son électrification complète assurera, outre des gains de temps pour les voyageurs, une adaptation souple du plan de transport régional, notamment pour le transit des marchandises dans le cadre européen.

Les collectivités locales concernées - la région Franche-Comté, les départements du Jura, du Doubs et de Saône-et-Loire, les communes du parcours, notamment Lons-le-Saunier et Besançon - demandent toutes que cette électrification intervienne très rapidement et sont prêtes à s'engager financièrement dans cet investissement.

La S.N.C.F. a actualisé en mars dernier le coût de l'électrification et s'est engagée pour sa part. Il ne reste donc plus qu'à attendre l'engagement de l'Etat pour cet aménagement cohérent du territoire.

Monsieur le ministre, l'Etat s'engagera-t-il rapidement dans l'achèvement de l'électrification de ce tronçon ?

Pour ce faire, pouvez-vous vous engager à mettre en place dans les meilleurs délais une réunion de concertation pour définir définitivement le montage financier de cet investissement avec les partenaires concernés et, d'abord, avec la région Franche-Comté ?

**M. René Beaumont.** Très bien !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, je vous sens soutenu sur d'autres bancs de cette assemblée. (Sourires.) Mais avant même ce soutien, votre seule intervention m'avait déjà motivé.

Je sais que vous êtes favorable depuis longtemps au développement du transport ferroviaire et que vous avez été l'un des plus fervents partisans de l'électrification de la liaison Franois-Saint-Amour, qui fait partie de la ligne Lyon-Strasbourg.

Comme vous le savez, le coût de l'opération d'électrification est élevé : 359 millions de francs ! Ce n'est pas rien !

La réflexion sur les schémas des liaisons ferroviaires à grande vitesse est en cours. Les autorités départementales et régionales se sont prononcées. Il faut maintenant faire en sorte qu'il y ait complémentarité entre la demande que vous faites et la mise en œuvre du schéma des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Si cette complémentarité s'établit, on doit alors pouvoir trouver une solution.

Je suis donc d'accord pour que la réunion de travail que vous souhaitez ait lieu avec toutes les parties concernées, y compris l'Etat, pour trouver une solution.

**M. Alain Brune.** Je vous remercie !

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

**M. Antoine Rufenacht.** Monsieur le ministre, je voudrais être l'interprète des préoccupations mais aussi de l'impatience des responsables politiques et des acteurs économiques de la Basse-Seine et du Havre en ce qui concerne le tracé et le calendrier de réalisation de l'autoroute A 29.

C'est, vous le savez, monsieur le ministre, une autoroute de désenclavement tout à fait essentielle pour accompagner le redémarrage économique et le développement du port et de l'agglomération du Havre. C'est aussi le débouché naturel du pont de Normandie. La mise en service de ces deux ouvrages doit donc être concomitante.

Si nous voulons être prêts en 1994, il faut hâter les procédures et arrêter le plus vite possible le tracé définitif. Tout retard pris risque d'avoir des conséquences très sérieuses sur l'emploi dans notre région car la route nationale 15 est vraiment au bord de l'asphyxie entre Le Havre et Yvetot, en direction d'Amiens.

Le département de la Seine-Maritime doit également obtenir très rapidement la confirmation de la participation financière de l'Etat ou de la société de l'autoroute Paris-Normandie pour la construction du barreau Nord, qui assurera la jonction entre le pont de Normandie et l'autoroute A 29. La confirmation de ce financement et le calendrier des travaux sont attendus par tous les partenaires concernés.

Monsieur le ministre, dans une précédente intervention, vous avez fait appel à la durée en demandant que le Parlement donne au Gouvernement la possibilité de continuer son action. Pour l'immédiat, j'attends dès ce matin une réponse positive à cette question, car il y a urgence.

**M. Serge Charlot.** Très bien !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, comme vous le savez, le projet d'autoroute A 29 sur sa section comprise entre Le Havre et l'autoroute A 28 a fait l'objet d'une procé-

dure d'enquête d'utilité publique ouverte à la fin de 1989. Le dossier d'enquête est actuellement soumis à l'examen du Conseil d'Etat.

Sous réserve de l'avis de cette haute assemblée, nous pouvons envisager la publication du décret d'utilité publique de cette opération avant la fin de cette année.

Toutes dispositions ont été prises pour que le lancement des travaux intervienne dans les meilleurs délais puisque la section Le Havre-Yvetot est inscrite au programme 1990 du F.D.E.S., sous réserve, bien entendu, de la D.U.P.

Dans ce cas, il sera proposé que la section Yvetot-A 28 soit inscrite au programme 1991.

Pour ce qui concerne la section de l'autoroute A 29 comprise entre l'A 28 et Amiens, j'ai approuvé au début de cette année le principe d'un tracé. Les services poursuivent la mise au point du dossier technique qui servira de base au dossier d'enquête d'utilité publique.

Mais j'en arrive au quotidien, puisque vous n'avez pas admis de laisser au temps son temps.

En ce qui concerne la liaison entre le pont de Normandie et l'autoroute A 29, elle doit être réalisée sous la maîtrise d'ouvrage du département.

Je vous confirme par ailleurs que la participation financière de la S.A.P.N., pour un montant forfaitaire de 97 millions de francs, est bien prévue dans la modification du cahier des charges de sa concession qui va être soumise à son prochain conseil d'administration, le 12 décembre, avant de faire l'objet d'un décret en Conseil d'Etat. Cette procédure aboutira donc bien avant la fin de cette année.

**M. Antoine Rufenacht.** Je vous remercie.

**M. le président.** La parole est à M. François Grussenmeyer.

**M. François Grussenmeyer.** Monsieur le ministre, le contournement de la ville de Haguenau a été élaboré dès 1961 afin de permettre de désenclaver la deuxième ville du Bas-Rhin. Le contournement ouest et nord de Haguenau comprend trois tranches. Or seule, pour l'instant, la première est en cours de travaux, la réalisation des deux autres tranches étant prévue au prochain plan Etat-région. Toutefois, la situation ne fait que s'aggraver, puisque l'engorgement des axes de pénétration de Haguenau est arrivé à son stade ultime, en raison notamment de l'intensité du trafic poids lourds. De plus, la récente mise en service de l'usine d'incinération de Schweighouse, qui dessert les 200 000 habitants du nord de l'Alsace, ne fait qu'augmenter encore les nuisances.

Le contournement qui contribuera au désenclavement de l'Outre-Forêt et du secteur de Wissembourg est considéré par les élus du département comme l'opération la plus urgente.

Auriez-vous l'obligeance, monsieur le ministre, d'envisager, dès à présent, la réalisation de la deuxième et de la troisième tranche de contournement ?

Mon ami Bernard Schreiner, qui a dû rentrer dans sa ville d'Haguenau dont il est le député, s'associe d'ailleurs à ma question et souligne l'urgence de ces travaux.

Puisque je parle de M. Schreiner, que l'on me permette de donner un aperçu rapide de la question qu'il aurait aimé poser au Gouvernement à propos du T.G.V. Est.

Selon M. Schreiner, nous assistons à l'heure actuelle à la réalisation de plusieurs liaisons ferroviaires verticales de type Nord-Sud. Toutefois, pour permettre au trafic transfrontalier de se développer, il faut maintenant, selon lui, créer des liaisons transversales, telles que le T.G.V. Est.

De par sa position géographique clé, le T.G.V. Est européen a vocation, selon mon collègue, à constituer la moëlle épinière de la structure ferroviaire à grande vitesse qui se prépare. Outre les projets concrets d'extension de la ligne vers la R.F.A., la Suisse et même l'Autriche, comme le souhaitent nos voisins, M. Schreiner considère qu'il convient d'ores et déjà de songer à des prolongements ultérieurs sur Berlin, Varsovie et Moscou.

Comme vous le voyez, monsieur le ministre, le T.G.V. Est est d'importance européenne et dépasse largement d'éventuels arguments financiers.

Monsieur le ministre, je vous remercie de répondre également à mon ami Schreiner.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, à qui il appartient de répondre ou non à la question de M. Schreiner.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le président, ne vous demandiez-vous pas il y a quelques instants si les règlements n'étaient pas faits pour être tournés ?

**M. le président.** L'antiphrase est une façon de s'exprimer ! (Sourires.)

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Il n'y a, bien sûr, qu'en matière de sécurité routière que les règlements ne peuvent pas être tournés ! (Sourires.)

Je suis donc contraint de répondre à la fois sur le contournement de Haguenau et le T.G.V. Est, c'est vous dire l'ampleur de la question posée par M. Grussenmeyer.

**M. Jean-Pierre Beaumier, rapporteur pour avis.** Excellent député !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Bien sûr, comme tous les députés, monsieur le rapporteur. (Sourires.)

S'agissant du contournement de Haguenau, la construction de la première section de ce contournement figure au contrat de plan conclu entre l'Etat et la région pour la période 1989-1993. Les travaux ont commencé et ils seront achevés d'ici à la fin de la période du contrat.

Mais la deuxième section entre la route nationale 62 et la route nationale 63 figure à l'heure actuelle au contrat pour « études et acquisitions foncières ». C'est un travail considérable, monsieur le député, et vous le savez mieux que moi, vous qui êtes sur le terrain.

Nous n'aurons pas, puisque les études ne sont pas achevées à l'heure actuelle, la totalité de la procédure de déclaration d'utilité publique avant la fin du X<sup>e</sup> Plan. Donc, ce n'est pas la peine de dire que nous allons faire les travaux pendant ce Plan. Toutefois, nous prenons des dispositions pour que tout soit prêt pour que les travaux soient lancés dès le début du XI<sup>e</sup> Plan, sous réserve que dans la programmation du prochain contrat de plan la région et l'Etat se soient mis d'accord. Mais c'est à la région qu'il revient d'inscrire cette deuxième tranche dans ses priorités. En tout cas, les services font en sorte que le dossier soit prêt pour que les travaux puissent être engagés dès le début du prochain Plan.

**M. François Grussenmeyer.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de ces précisions.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Vous êtes bien aimable, monsieur le député.

S'agissant de la question sur le T.G.V. Est, que vous avez posée au nom de M. Schreiner, je ne reviendrai pas sur ce que j'ai dit hier et je n'en referai pas l'historique. Il s'agit d'un projet important, non seulement en matière d'aménagement du territoire pour les régions concernées, c'est-à-dire toute la partie est de la France, mais aussi en termes d'aménagement du territoire européen.

J'ai demandé à M. Philippe Essig de poursuivre - vous étiez présent hier, monsieur le député, et vous m'avez donc entendu le dire - la mission qui lui a été confiée. Il faut revoir les collectivités territoriales, envisager le bouclage financier - ce qui n'est pas encore le cas - et réfléchir aux jonctions exactes avec l'Allemagne. Ce sera fait dans les tout prochains mois.

**M. François Grussenmeyer.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Couve.

**M. Jean-Michel Couve.** Monsieur le ministre, ma question concerne le projet de tracé T.G.V. Méditerranée, en particulier dans sa portion varoise.

Vous savez que ce projet soulève de très nombreuses protestations de la part à la fois des élus du conseil régional, du conseil général, de nombreux maires, mais aussi des viticulteurs et des associations de défense des sites. L'objet principal de cette opposition réside dans l'impact du tracé proposé par la S.N.C.F., qui emprunte et pénalise beaucoup trop largement les meilleures terres agricoles.

Nous sommes ainsi aujourd'hui dans une situation très dommageable, compte tenu de l'importance essentielle pour toute la région de cette liaison rapide.

Or la concertation, que vous avez voulue et qui s'est engagée, ne débouche pour l'instant que sur un constat de désaccord, chacun campant sur ses positions. Cette concertation devrait s'appuyer sur une étude d'impact impartiale, vérifiant les propositions de la S.N.C.F. et étudiant d'autres possibilités de tracés - et il y en a, comme certains responsables de la S.N.C.F. peuvent vous le confirmer.

Par ailleurs, il semble que nos prévisions quant au tracé de cette ligne influenceront directement sur la décision du gouvernement italien s'agissant de la modernisation de la ligne Gènes-Menton. Et vous savez, monsieur le ministre, tout l'intérêt qu'il y aurait pour les départements littoraux que la future ligne participe à la liaison Milan-Barcelone.

Etes-vous prêt, monsieur le ministre, à demander la mise en œuvre rapidement, car le temps presse, d'une véritable étude contradictoire prenant en compte les besoins réels et les nécessités de la région et des départements ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, mettons-nous bien d'accord : si le département du Var ne veut pas du T.G.V., qu'il le dise ! C'est aussi simple que cela !

**M. Thierry Mandon.** Eh oui !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** On a lancé la concertation sur les liaisons ferroviaires à grande vitesse sur la base d'un tracé de référence.

**M. Thierry Mandon.** C'est facile de dire : « Pas chez nous, chez les autres » !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Comme vous, j'ai entendu parlé de deux ou trois autres tracés : un plus près de Cuers, un plus au nord, un plus près de Toulon !

Dans le cadre de la mission conduite par M. Querrien, nous faisons examiner la fiabilité de toutes les contre-propositions. Nous retiendrons l'ensemble des suggestions qui lui ont été présentées et qui, sur le plan de l'environnement, diminuent tous les éléments de nuisance. Mais il faudra bien que nous tombions d'accord sur un seul tracé.

Nous n'allons pas faire le T.G.V. dans le Var sur quatre tracés différents ! Nous devons, dans le mois qui vient, prendre contact avec toutes les collectivités territoriales. Nous retiendrons le tracé qui paraîtra le meilleur, c'est-à-dire un tracé préservant l'environnement, assurant le développement économique et s'intégrant à l'ensemble de la liaison ferroviaire à grande vitesse du Sud-Est.

Je n' imagine pas que nous ne parvenions pas à un accord. Je le dis d'autant plus que j'ai été amené à recevoir les principaux responsables de ce département, qui avaient demandé à me rencontrer. Je ne suis donc pas aussi inquiet que vous : simplement, nous devons encore travailler dans le mois qui est devant nous.

S'agissant de la liaison avec l'Italie, je puis vous indiquer que mon collègue italien a fait mettre à l'étude l'amélioration de la liaison littorale ferroviaire en Italie afin de voir comment nous pourrions prolonger les liaisons ferroviaires à grande vitesse ou les T.G.V. sur voie normale, ce qui permettrait de passer le long de la Méditerranée et de relier Barcelone aux grandes villes italiennes. La réflexion est en cours.

**M. le président.** La parole est à M. François Grussenmeyer.

**M. François Grussenmeyer.** Monsieur le ministre, la construction de nouvelles liaisons du schéma directeur impose une augmentation des moyens en personnel et en matériel pour l'entretien et la maintenance des voies.

Si, pour les autoroutes concédées, il appartient aux sociétés concernées de régler le problème, grâce aux recettes des péages, il n'en va pas de même pour les autoroutes non concédées et pour les liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier. Il appartient à l'Etat de donner aux directions départementales de l'équipement les moyens permettant une homogénéité de traitement du réseau des voies rapides.

Cela nécessite des redistributions de personnels entre les régions françaises qui ne semblent pas progresser assez rapidement.

En Alsace, le problème est préoccupant pour deux raisons : les D.D.E. ont déjà des effectifs insuffisants pour assurer avec leur propre personnel l'ensemble des actions de déneigement de la voirie routière nationale et départementale.

La deuxième raison tient aux difficultés de recrutement dans les régions frontalières, les salaires proposés par la fonction publique étant insuffisants, comparés à ceux du secteur privé, en particulier en Allemagne et en Suisse.

Comment, monsieur le ministre, pensez-vous pouvoir régler avec souplesse et pragmatisme un problème qui devient urgent si l'on veut assurer la sécurité des usagers de ces voies autoroutières ? Une mesure positive consisterait à loger gratuitement le personnel d'entretien des autoroutes.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, votre question comprend deux parties.

La première concerne les moyens des directions départementales de l'équipement dans les départements où un effort considérable est consenti en matière de construction et d'entretien des infrastructures. C'est le cas de la D.D.E. du Bas-Rhin. C'est plutôt positif. Ça prouve que les choses bougent considérablement dans ce département et dans cette région, et je crois qu'on peut s'en féliciter.

Vous savez que les effectifs globaux du ministère ont été réduits de quelques centaines de personnes afin de participer à l'effort global en faveur de la priorité accordée à l'éducation nationale. Il faut bien qu'il y ait un redéploiement des postes de fonctionnaires entre les ministères.

Nous veillons à ce que les directions départementales - en particulier celles du Bas-Rhin - ne soient pas affectées par des diminutions d'effectifs, afin de maintenir l'intégralité de leur potentiel et même de leur permettre de le renforcer progressivement.

Vous avez également évoqué le problème du logement d'une partie des personnels afin que ceux-ci supportent moins de contraintes. Vous avez même parlé de logement gratuit. N'oubliez pas qu'il y a 120 000 fonctionnaires au ministère de l'équipement. Je suppose que vous ne suggérez pas de les loger tous gratuitement.

**M. François Grussenmeyer.** Non !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Vous introduisez une discrimination et je ne vois pas très bien comment régler le problème.

J'ai donc prévu une autre procédure. Elle vaut ce qu'elle vaut, mais je crois qu'elle se traduira dans la réalité par un résultat positif. J'ai fait en sorte de déconcentrer au maximum le recrutement des fonctionnaires de mon ministère. Au total 80 000, soit trois fonctionnaires sur quatre, feront l'objet, pour le renouvellement des postes, d'un recrutement déconcentré au niveau de chacune des régions.

Plutôt que de devoir loger gratuitement les fonctionnaires éventuellement mutés, je veille à permettre un recrutement régional de tous les fonctionnaires d'exécution, ce qui leur permet d'habiter chez eux ; je crois que c'est la meilleure des méthodes.

**M. François Grussenmeyer.** Je vous remercie de votre réponse, monsieur le ministre.

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

**M. René Beaumont.** Je m'exprimerai cette fois-ci en mon nom personnel et vous ne serez pas surpris que j'intervienne, à propos des voies navigables, sur un problème qui me paraît très urgent.

Où en est le bouclage par MM. les préfets des régions Alsace et Bourgogne des financements des collectivités territoriales pour le dragage de la Saône de Chalon à Laperrière et pour la liaison Niffer-Mulhouse. En effet, un comité du F.D.E.S. doit avoir lieu le 27 novembre prochain ; il ne pourra pas statuer si ces financements ne sont pas confirmés.

De même, la Compagnie nationale du Rhône s'étant engagée à amorcer les travaux dès la fin de 1990 à la demande de M. le secrétaire d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux, il faudra prévoir dès le début de l'année 1991 un financement complémentaire pour assurer le suivi des travaux alors que l'E.P.I.C. France voies navigables sera en cours de constitution. *Quid* de ce financement ?

Enfin et surtout, à qui reviendra le rôle de programmation définitive des travaux en ce qui concerne les voies navigables ? La création prochaine de l'E.P.I.C. et les financements spécifiques qui ont été retenus, et sur lesquels nous aurons l'occasion de nous exprimer tout à l'heure à propos de l'article 89, prévoit que l'E.P.I.C. sera en quelque sorte mandataire de l'Etat pour organiser l'ensemble des travaux sur les voies navigables ; c'est l'impression qu'on retire de la lecture des premiers alinéas de l'article 89.

L'E.P.I.C. aura-t-il à connaître de la programmation des travaux entre les trois voies navigables actuellement concernées, c'est-à-dire Saône-Rhin, Seine-Nord et Seine-Est ? Quel sera le rôle du ministère à l'égard de l'E.P.I.C. ? Que sera l'ordre de priorité entre ces trois liaisons, qui sont toutes urgentes ? Si l'on voit apparaître aujourd'hui des financements complémentaires, on sent également des concurrences vives. Il serait donc très important que nous obtenions une réponse sur ce point.

En complément de l'excellente question de mon collègue Alain Brune, je rappelle que la ligne François-Saint-Amour traverse la Bourgogne sur dix kilomètres et passe en particulier dans une gare qui m'est chère, celle de Cuiseaux. Il serait donc très important que la région Bourgogne soit représentée à la table ronde.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Si elle contribue au financement, pas de problème ! (*Sourires.*)

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

**M. Georgan Sarre, secrétaire d'Etat.** Monsieur Beaumont, j'ai été en contact avec les différents préfets concernés : le préfet de la région Bourgogne et celui de la région Alsace. Les discussions ont eu lieu et les dossiers semblent bouclés. C'est pourquoi la réunion du F.D.E.S. dont vous avez parlé devrait se dérouler sans difficultés.

Par ailleurs, dans l'hypothèse, que je ne retiens d'ailleurs pas, où l'établissement public industriel et commercial qui sera créé après que la loi aura été votée par le Parlement ne pourrait pas immédiatement percevoir les redevances, le Premier ministre s'est engagé par écrit à ce que le budget de l'Etat prenne la relève afin que l'établissement public dispose d'un financement à la hauteur fixée par le comité interministériel présidé par Michel Rocard.

Je répondrai également, monsieur Beaumont, à votre intéressante suggestion. Il faut, en effet, aller au fond des choses. Il existe aujourd'hui des programmes cofinancés par l'Etat et certaines régions, au-delà de la procédure des contrats de Plan. Vous en avez cité. Ces contrats seront naturellement repris par l'établissement public. Dans l'avenir, il me semble souhaitable que la procédure contractuelle soit maintenue, voire développée. Faut-il la rendre interrégionale ? Cela dépendra du contenu plus que d'un *a priori*. S'il s'agit, par exemple, de restaurer et d'aménager pour le tourisme fluvial des itinéraires traversant plusieurs régions, l'interrégionalité pourrait se révéler particulièrement utile. Une telle procédure sera favorisée par le projet de loi sur l'administration territoriale qu'a déposé le ministre de l'intérieur.

Ces contrats seront-ils des contrats de Plan ? Au sens strict, je ne le crois pas, puisqu'ils seront conclus entre l'établissement public qui disposera seul, à l'avenir, des services et des ressources, et des collectivités locales. Il s'agira donc plutôt d'engagements contractuels pluriannuels.

Je terminerai en marquant mon accord sur le rôle des commissions territoriales pour les réflexions et les concertations nécessaires. Ce sera le bon lieu pour les mener.

**M. le président.** Nous revenons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Augustin Bonrepaux.

**M. Augustin Bonrepaux.** Ma question concerne l'aménagement de l'itinéraire Toulouse-Barcelone par le tunnel du Puymoisins.

**M. François Massot.** Bonne question !

**M. Augustin Bonrepaux.** Décidée en novembre 1988, la construction de cet ouvrage est actuellement en cours. Sa mise en service est prévue pour juin 1994. Malheureusement, l'aménagement de la route nationale 20, qui y conduit, ne suit pas au même rythme, et la circulation, déjà très difficile,

entre Foix et Tarascon et entre Toulouse et Pamiers, deviendra impossible avec l'augmentation de trafic que va entraîner cette ouverture.

**M. Claude Barate.** Exact !

**M. Augustin Bonrepaux.** Cette augmentation sera encore aggravée par l'ouverture du tunnel d'Envalira, prévue par l'Andorre à la même date, qui va amener un flux supplémentaire de voitures dans la vallée de l'Ariège.

Je vous rappelle que c'est pour accélérer cet aménagement, pour le faire coïncider avec l'ouverture du tunnel, que les élus de l'Ariège ont accepté l'idée d'une autoroute à péage entre Toulouse et Pamiers, pensant légitimement que, si le péage pouvait financer cette section, l'Etat pourrait consacrer davantage de moyens au reste de l'itinéraire.

Aujourd'hui, les Ariégeois s'interrogent, car les décisions sur l'autoroute piétinent, car la programmation des travaux sur la nationale 20 n'est pas suffisante. Ne peut-on pas tenir compte de l'oubli dans lequel a été tenu cet itinéraire pendant de nombreuses années, de son intérêt européen aujourd'hui, de son caractère transpyrénéen, pour accélérer la cadence des travaux, afin qu'il soit aménagé le plus rapidement possible ?

Je souhaite que vous puissiez nous apporter des réponses précises. A quelle date est prévue la mise en service de l'autoroute Toulouse-Pamiers ? A quelle date sont prévus la déviation de Foix et l'aménagement du reste de l'itinéraire avec les déviations d'Ax-les-Thermes et Mérens-les-Vals ? Quels sont les travaux prévus dans le département des Pyrénées-Orientales depuis la sortie du tunnel jusqu'à l'Espagne ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Claude Barate.** Je suis intéressé par votre réponse, monsieur le ministre, et pour les mêmes raisons.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je m'en doutais un peu !

Monsieur Bonrepaux, l'axe routier transpyrénéen, qui s'appuie sur la R.N. 20, est, vous l'avez souligné, constitué de différentes sections autoroutières entre Paris, Toulouse et Pamiers, puis par l'aménagement de la R.N. 20 au sud de Pamiers, et jusqu'à la frontière espagnole par le tunnel de Puymoisins.

A partir de l'autoroute concédée Paris-Vierzon, qui est déjà en service, la route nationale 20 est en cours d'aménagement progressif entre Vierzon et Brive-la-Gaillarde, en vue de sa transformation en autoroute, tout en restant hors péage.

Le principe du tracé de l'autoroute concédée Brive-la-Gaillarde-Montauban, qui rejoint l'autoroute A 62 Bordeaux-Toulouse par la R.N. 20 au sud de Montauban, a été arrêté au début de l'année 1990 ; les études de détail se poursuivent.

Le nouveau schéma directeur routier national, arrêté au comité interministériel d'aménagement du territoire le 5 novembre dernier, prévoit la réalisation d'une autoroute concédée entre Toulouse et Pamiers, dont vous avez vous-même souligné le caractère positif.

Au sud de Pamiers, des aménagements sont prévus sur la R.N. 20 pour un montant de 273 millions de francs, inscrits au contrat de Plan entre 1989 et 1993. Ces études se poursuivent pour préparer le XI<sup>e</sup> Plan, avec notamment la déviation de Foix. Si on veut que celle-ci puisse être réalisée au cours du XI<sup>e</sup> Plan, encore faut-il avoir terminé la préparation du dossier ; j'ai donné instruction aux services des directions départementales de l'équipement de travailler dans ce sens.

Quant au projet de tunnel du Puymoisins, les travaux ont commencé avant l'été 1990 et la mise en service de cet ouvrage est prévue pour 1994.

C'est l'aménagement de l'ensemble de cet itinéraire, qui mêle à la fois, ainsi que je l'ai rappelé, des secteurs autoroutiers, comme Toulouse-Pamiers, ou des sections routières, comme la déviation d'Ax-les-Thermes, qui ne peut être défini aujourd'hui avec précision.

Je vais essayer de vous donner les réponses les plus précises possibles. Mais acceptez que je ne le fasse que progressivement, au cours de l'année 1991. Je ne suis pas maître de ce que sera l'évolution de l'économie générale de notre pays et je serais irresponsable - quoique je considère les infrastructures comme indispensables et prioritaires pour le déve-

loppement économique et l'aménagement du territoire - si je prenais aujourd'hui la totalité des engagements de date que vous souhaitez, sans même avoir examiné avec mon collègue de l'économie et des finances les contraintes qui pèseront à partir du milieu de l'année 1991 sur notre économie.

Je ferai en sorte de vous donner les précisions que vous souhaitez dès que ce sera possible.

**M. le président.** La parole est à M. Marc Dolez.

**M. Marc Dolez.** Monsieur le ministre, ma question porte sur un sujet que vous connaissez particulièrement bien puisqu'elle concerne l'échangeur de Dourges.

Comme vous le savez, les travaux de réalisation du T.G.V.-Nord vont avoir des répercussions sur le nœud autoroutier de Dourges. Dans le cadre des études qui sont actuellement réalisées, il conviendrait d'examiner la possibilité d'ajouter à cet échangeur des bretelles supplémentaires afin de permettre la liaison Douai-Paris et la liaison Paris-Douai. Cela, vous en conviendrez, mettrait un terme à une aberration qui se traduit par le fait que l'automobiliste qui circule sur l'échangeur peut se diriger vers Lille mais non vers Paris ; je vois que M. le président opine du chef...

Vous avez déclaré récemment, monsieur le ministre, que ces bretelles supplémentaires, au-delà des contraintes techniques qu'elles supposent, présentent un intérêt certain, non seulement pour l'agglomération douaisienne, mais aussi pour l'ensemble du bassin minier de la région Nord-Pas-de-Calais, auquel vous êtes, nous le savons, très attaché.

Quelles dispositions comptez-vous prendre pour transformer le demi-échangeur de Dourges en échangeur complet ? J'avoue ne pas bien comprendre les raisons pour lesquelles on s'est contenté d'un demi-échangeur à l'origine. Personne ne comprendrait aujourd'hui qu'on ne profite pas de l'occasion pour réparer cette erreur manifeste.

**M. le président.** Monsieur Dolez, président la séance, je n'en suis pas moins du Nord... (Sourires.)

La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Dois-je comprendre que M. Dolez me posait une question du président Hage ? Ou bien qu'à deux vous faites un échangeur complet, chacun ayant un demi-échangeur ? (Sourires.)

La construction de la ligne nouvelle du T.G.V. Nord implique des modifications aux caractéristiques du nœud autoroutier de Dourges, formé par l'intersection des autoroutes A1 et A21.

Par ailleurs, vous le savez puisque vous avez milité en ce sens, il est envisagé d'élargir à deux fois trois voies l'autoroute entre Fresnes et Dourges et de compléter l'échangeur de Dourges pour assurer les liaisons Paris-Douai.

Dans un premier temps sont réalisés les travaux liés directement à la construction du T.G.V. - nous en avons d'ailleurs discuté très concrètement - ainsi que ceux qui, pour des raisons techniques et économiques, doivent être effectués parallèlement aux travaux du T.G.V. Ces travaux, dont le montant est estimé à 220 millions de francs, seront réalisés et préfinancés par la S.N.C.F. pour l'été 1992. Nous travaillons sur l'échéancier de réalisation des autres phases de travaux, que vous avez évoquées, soit 230 millions de francs.

Nous avons commencé les discussions avec la S.N.C.F. et nous étudions les éléments techniques du dossier. Pourquoi voudriez-vous qu'un dossier qui sera aussi bien monté techniquement n'aboutisse pas ? Néanmoins, je ne puis vous donner de réponse précise aujourd'hui. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

**M. Marc Dolez.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. le président.** La parole est à M. Guy Bêche.

**M. Guy Bêche.** Monsieur le ministre, on parle beaucoup depuis hier matin de liaisons T.G.V. Lorsqu'on regarde les choses de près, on s'aperçoit que les décisions prises en matière ferroviaire pèsent beaucoup plus qu'on ne l'imagine sur la politique d'aménagement du territoire.

En effet, le 6 novembre, dans cette enceinte, M. Chérèque, ministre délégué, chargé de l'aménagement du territoire et des reconversions, a beaucoup insisté sur le T.G.V. Est, le dissociant quelque peu du schéma général des T.G.V.

Depuis plusieurs mois, et encore ce matin, le T.G.V.-Méditerranée fait parler de lui, notamment en ce qui concerne son tracé.

La semaine dernière, la direction de la S.N.C.F. a fait distribuer sur la ligne T.G.V. Paris-Dijon le numéro de novembre 1990 de *La Lettre du voyageur* pour faire le point sur le dossier T.G.V. Méditerranée, dont il semble, pour elle, que le point de départ doit être Lyon.

Mon collègue Alain Brune a fait allusion tout à l'heure au T.G.V. Rhin-Rhône pour rappeler la condition de notre région à cet égard.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous nous indiquiez comment, du côté de l'Etat, on prend en compte ce projet de T.G.V. Rhin-Rhône. A-t-on une chance de le voir soutenu par l'Etat afin qu'il soit engagé en même temps que le T.G.V. Est, dont il peut être plus qu'un utile complément, si l'on pense aux liaisons qui intéressent la Suisse ?

Monsieur le ministre, la dénomination « T.G.V. Rhin-Rhône » paraît-elle bonne si l'on songe au projet de la voie d'eau du même nom dont on parle depuis trente ans ?

Nous avons perdu, dans le nord de la Franche-Comté, 40 000 emplois en moins de dix ans, et ce n'est pas fini ! Il y a quelques années, quelqu'un a écrit un livre sur notre communauté sociale et économique du nord de la Franche-Comté, qu'il a intitulé *L'Enclave*. Par les décisions qu'elle prend actuellement au niveau régional, la S.N.C.F. tend à renforcer cette image.

Monsieur le ministre, ne pas prendre en compte parmi les priorités le T.G.V. Rhin-Rhône revient, pour nous, à renforter l'image d'enclave de cette région, alors qu'elle peut redevenir une région forte, qui a vu naître le T.G.V. et qui, de temps en temps, a le plaisir de voir des rames entières traverser son paysage soit parce qu'elles font des essais, soit parce qu'elles vont rejoindre leur ligne d'affectation.

**M. Roland Vuilleume.** Sur ce sujet, je suis d'accord avec vous, monsieur Bêche !

**M. Claude Barate.** Exceptionnellement d'accord !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement des transports et de la mer.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, ce que j'aime dans ce débat, et c'est aussi l'intérêt de mon département ministériel, c'est que lorsqu'on s'exprime sur les bancs de ce côté-ci de l'hémicycle, un écho me revient de ce côté-là de l'hémicycle, et réciproquement.

Je travaille en stéréo (Sourires) et je suis un des seuls membres du Gouvernement à pouvoir le faire. J'en suis particulièrement heureux car cela prouve que les problèmes de développement et d'aménagement du territoire de notre pays peuvent, en particulier par le recours aux infrastructures, être une grande cause nationale.

Un problème se pose lorsque certains de ceux qui, de ce côté-ci de l'hémicycle, ont à choisir des priorités concernant ceux qui sont du même côté, ou lorsque certains de ceux qui sont de ce côté-là ont à choisir des priorités parmi leurs voisins.

Qu'aurait-on dit, monsieur le député Bêche, si je n'avais pas avec détermination - et elle était grande -, au nom du Gouvernement, lancé l'élaboration du schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse ?

Si vous me posez la question, c'est bien parce que nous avons lancé le débat à travers le pays, et il s'agit pour celui-ci d'un enjeu formidable.

Vous me dites : « Nous sommes enclavés. » Rassurez-vous, il y a toujours plus enclavé que soi !

**M. Guy Bêche.** Ce n'est pas vrai !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je pourrais, mais il faudrait que je m'assure qu'elles ne sont pas en ce moment représentées sur ces bancs, vous citer quelques régions plus enclavées que la vôtre.

**M. Serge Charles.** Je peux vous en suggérer !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Voulez-vous parler du Pas-de-Calais, monsieur Charles ? S'il y en a une qui ne l'est pas, c'est bien celle-là !

**M. Serge Charles.** Je vais y revenir !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Cependant, je pourrais parler de telle ou telle agglomération au sein du Nord - Pas-de-Calais.

Mais revenons à votre question, monsieur Bêche.

Il me semble bon que, dans le cadre de la réflexion générale sur le schéma des liaisons ferroviaires à grande vitesse, soient prises des initiatives comme celle d'actualiser fortement le problème du T.G.V. Rhin-Rhône. Celui-ci a pris dans le débat national une importance beaucoup plus forte qu'on ne pouvait l'imaginer *a priori*. D'où la réflexion que nous sommes en train d'engager sur la possibilité de synergies dans l'ensemble des liaisons ferroviaires à grande vitesse sur l'est de notre pays.

Nous raisonnons en termes de responsabilité, s'agissant d'un schéma intéressant les quinze ou vingt prochaines années. La programmation relèvera de décisions gouvernementales, mais elle n'interviendra pas avant la fin du mois de janvier. Or nous ne sommes qu'en novembre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Guy Bêche.** Merci, monsieur le ministre.

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

La parole est à M. Serge Charles.

**M. Serge Charles.** Monsieur le ministre, je ne vais tout de même pas vous laisser boire du petit lait toute la matinée ! (*Sourires.*)

Vous avez fait part à la presse d'un schéma autoroutier particulièrement ambitieux puisqu'il s'agirait de 3 740 kilomètres d'autoroutes répartis sur quinze ans. De telles promesses ne sont-elles pas destinées à donner le change pour marquer le recul de la politique d'Etat dans les prochaines années ?

Quelle est la réalité ? Ce sont 300 kilomètres par an qui étaient prévus. Or vous en êtes aujourd'hui à moins de 250 kilomètres par an. Je dis que cela nous prépare mal à l'ouverture européenne !

Par ailleurs, le comité interministériel d'aménagement du territoire a inscrit l'autoroute A 1 bis dans le schéma directeur. Mais, là encore, il ne s'agit que d'un projet. Je vous le dis très sincèrement, je suis inquiet des propos tenus sur ce point, et sur d'autres, par M. Bérégovoy, qui a assuré qu'il ne pouvait pas s'engager sur un échéancier. Dans ces conditions, on a de quoi être sceptique quant à la réalisation effective !

Monsieur le ministre, pouvez-vous prendre des engagements et nous fixer des dates ?

Hier, vous déclariez que vous étiez heureux d'accepter un héritage qui vous permettait de procéder à des inaugurations. Vous avez eu la franchise - et c'est votre habitude de le reconnaître - de constater qu'il y avait là continuité et qu'il était agréable de pouvoir l'assurer.

Mais, au-delà de cette continuité, de ces programmations, de ces inaugurations, il reste une tâche ingrate et modeste à laquelle il faut s'atteler, et vous en serez certainement d'accord, à savoir l'entretien du réseau routier, qui me paraît insuffisant.

Il ne serait pas admissible - je parle au conditionnel - de voir les crédits pour l'entretien de nos routes se réduire comme peau de chagrin. Cette négligence délibérée, qui menacerait à terme l'ensemble de notre patrimoine routier, serait parfaitement anti-économique et constituerait par ailleurs une menace évidente pour la sécurité routière.

Cet affaiblissement du budget de l'entretien implique une difficulté à parer aux imprévus, à moins de le faire au détriment des autres programmes, ce qui m'amène à deux questions essentielles.

En premier lieu, où en sont les études sur ce que nous pourrions appeler le « cancer du ciment », qui menace une partie de nos ouvrages d'art ?

A la limite de Wazuehal et de Marcq-en-Barœul, cher à votre cœur et au mien, il existait un ouvrage qui, atteint par ce cancer, a dû être détruit avant son ouverture à la circulation. Il semble que 30 p. 100 des ouvrages soient touchés à des degrés divers dans le Nord.

En second lieu, je m'inquiète, compte tenu des problèmes financiers, de savoir s'il sera possible de poursuivre pendant deux ans encore les travaux indispensables envisagés sur l'au-

toroute A 22 afin de protéger l'environnement et les riverains contre la pollution par le chrome provenant des remblais utilisés pour sa construction.

On en a beaucoup parlé, et votre collègue le ministre chargé de l'environnement a été conduit à se pencher sur ce problème. Des travaux considérables doivent être réalisés, qui vont diminuer l'enveloppe réservée à l'entretien général.

Je voudrais que vous me fassiez part à cet égard de vos observations et que vous me fassiez connaître les moyens dont vous pourriez disposer pour faire face à ce grave problème. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, je n'ai jamais dit que j'étais heureux d'accepter l'héritage qui me permettait de procéder à des inaugurations...

**M. Serge Charles.** Il y avait un peu cela !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Vous me connaissez trop bien pour savoir que je ne cours pas après les inaugurations ! Soyons sérieux !

**M. Serge Charles.** On est détendu quand on en fait !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Par contre, je préside à des inaugurations lorsque les élus locaux me le demandent et que cela prouve que les choses avancent. Chaque fois, je rends hommage à l'action de mes prédécesseurs, il est vrai. Cela me paraît procéder de la continuité républicaine.

**M. Serge Charles.** Je ne vous adressais pas de reproche !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** C'est ce qu'il m'a semblé.

Que fallait-il faire ?

M. Méhaignerie avait arrêté un schéma autoroutier en comité interministériel d'aménagement du territoire. Il y manquait à peu près un millier de kilomètres pour répondre aux besoins de désenclavement d'un certain nombre de régions et d'agglomérations de notre pays.

**M. Marc Dolez.** C'est vrai !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Fallait-il ne rien faire ou fallait-il, comme l'a fait mon prédécesseur Maurice Faure, dont j'ai complété l'action, enrichir ce schéma ? C'est ce que nous avons décidé parce que l'inscription au schéma directeur permet aux agglomérations et aux régions de commencer à intégrer les infrastructures concernées dans leur stratégie de développement, ce qui est très important. Dans un certain nombre d'agglomérations, cela permet aussi d'envisager des implantations, donc de délivrer des permis de construire en sachant à peu près où se produira l'implantation, qui est un événement, d'une infrastructure.

Sur ce point, il y a unanimité pour reconnaître qu'il vaut mieux procéder à une inscription au schéma directeur autoroutier lorsqu'on peut le faire.

Il demeure, monsieur Charles, que vous avez posé un autre problème, véritable. M. Méhaignerie avait parlé de dix ans, et moi, je parle de quinze.

Tout le monde se met à faire des règles de trois. Cela développe les mathématiques à travers notre pays, ce qui ne peut être que positif. (*Sourires.*) Mais pourquoi voulez-vous que la déclaration faite il y a quelques années par l'un de mes prédécesseurs soit plus fiable que la mienne ? Pourquoi toutes ces déclarations se valent-elles ? Parce que ceux qui les font ne peuvent pas - ce n'est pas un reproche - définir ce que sera pendant ces dix ou quinze ans la programmation. S'ils le faisaient, ils tomberaient dans l'irresponsabilité et la démagogie !

Vous savez comme moi que le lancement des chantiers suppose que les travaux préparatoires - études et autres - aient été réalisés et que les déclarations d'utilité publique aient été prises. Il suppose aussi un contexte économique favorable. Qui peut dire aujourd'hui quel sera le contexte économique dans cinq, six ou sept ans ? Mes prédécesseurs ne pouvaient pas non plus décrire quel serait, cinq ans plus tard, ce contexte économique.

En agissant comme je le fais, je ne fais qu'être totalement responsable. Ce qui est important, c'est que nous poursuivions l'effort significatif de lancement des travaux d'auto-routes.

J'ajouterai qu'aucun de mes prédécesseurs, ni Pierre Méhaignerie ni Maurice Faure, ne pouvait évaluer ce que nous sommes en train d'essayer d'évaluer et ce que nos successeurs auront à prendre encore davantage en considération : le développement de la prise de conscience de l'environnement.

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Vous verrez les débats que nous aurons, y compris sur les bancs de cette assemblée, dans les prochaines années, madame le député, lorsqu'il faudra programmer ou définir un certain nombre d'infrastructures majeures et que les préoccupations de l'environnement remettront en cause tel ou tel élément d'un schéma directeur ou changeront au dernier moment quelques éléments de programmation.

**M. Michel Giraud.** Pour l'A 14, par exemple !

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

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Ou pour l'A 16 !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Pourquoi pas ? Et pourquoi pas non plus le marais poitevin ? Si Mme Royal était présente, j'en parlerais volontiers. Vous verrez ce type de débat se développer à travers le pays.

Dès lors, et je le dis à ceux qui auront à occuper ma fonction, il faudra associer détermination, perspectives et volonté de faire avancer les infrastructures indispensables à notre pays, sans oublier une meilleure prise en compte de l'ensemble des autres problèmes que nous essayons maintenant d'intégrer le plus en amont possible.

Tout cela ne nous a pas empêchés d'inscrire dans le schéma directeur - vous nous en avez donné acte - l'auto-route A 1 bis parce qu'elle est indispensable compte tenu du trafic sur l'autoroute A 1 entre Paris et Lille. Je ne suis cependant pas en état aujourd'hui de vous dire avec précision quelle sera la programmation de l'itinéraire qui vient seulement d'être inscrit au schéma directeur.

Vous m'avez interrogé sur un point tout aussi important : l'entretien des routes. A cet égard, j'ai exprimé ma préoccupation dans mon intervention générale.

Il est effectivement proposé une réduction des crédits de renforcement et de mise hors gel des chaussées dans le budget de 1991. Il n'y a pas de secret : ces propositions résultent de la contrainte d'un certain nombre d'arbitrages - pas seulement interministériels : ils ont aussi porté sur les exigences de mon propre ministère.

Ainsi que je l'ai déjà précisé, 83 p. 100 des routes nationales sont aujourd'hui hors gel. Nous allons étaler un peu plus le bouclage de ce programme afin de disposer des crédits de paiement nécessaires aux investissements qui sont indispensables pour que les engagements des contrats de plan soient honorés.

J'ai fait un choix, et vous avez mis le doigt sur une faiblesse : la mise hors gel de l'ensemble du réseau national, déjà réalisée pour 83 p. 100, prendra un peu plus de temps.

Vous avez évoqué un autre problème : le cancer du ciment. Que puis-je vous répondre ? Ce que je sais, c'est qu'aujourd'hui les ciments modernes sont à l'abri de la maladie. Quoi qu'il en soit, je vais faire procéder aux examens techniques nécessaires sur les ouvrages qui pourraient être touchés.

Une de mes préoccupations sera de dégager, année après année, des crédits pour vérifier et entretenir l'ensemble de nos ouvrages d'art.

Le problème tient du libéralisme - question intéressante. Aux États-Unis, les sacrifices budgétaires consentis dans les budgets fédéraux en matière de travaux publics ont entraîné une formidable dégradation des ouvrages d'art sur l'ensemble du territoire. Pour ne pas avoir entretenu suffisamment leurs ouvrages d'art, les Américains doivent aujourd'hui en reconstruire un bon nombre.

C'est la raison pour laquelle j'essaierai d'inciter à une vigilance plus grande quant au suivi des nôtres.

S'agissant de l'A 22, les soubassements qui ont été utilisés ont provoqué des problèmes d'environnement. Je vous précise que 15 millions ont été dégagés sur les crédits de mon ministère pour l'année 1990 pour commencer les interventions indispensables et que 6 millions sont inscrits en 1991 pour poursuivre celles-ci.

Il est bien entendu que j'ai l'intention d'en finir avec ce problème. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Michel Giraud.** Monsieur le ministre, je vais vous poser deux questions de caractère général, pour lesquelles je souhaiterais aussi l'effet stéréo. (*Sourires.*)

La première concernera le programme T.G.V. et la seconde le programme autoroutier.

Le programme T.G.V., je le constate, est désormais entré dans une phase active avec la construction en cours du T.G.V. Nord et les projets de prolongation du T.G.V. Sud-Est. J'espère, monsieur le rapporteur spécial, que l'interconnexion T.G.V. ne prendra pas de retard. S'il en résulte que les crédits du ministère affectés au budget de la S.N.C.F. croissent de 10,5 p. 100, ce qui est, j'en conviens volontiers, important, ils croissent moins que le volume des emprunts de la S.N.C.F., puisque celle-ci devra mobiliser l'an prochain 28 milliards de francs contre 22 milliards en 1990, soit une progression de 26 p. 100.

Je formulerais quelques réflexions sur le registre interrogatif.

L'endettement de la S.N.C.F. ne risque-t-il pas de concentrer pour très longtemps la capacité de financement de la société nationale sur les lignes rentables - T.G.V. Atlantique, Sud-Est, Nord et, bien entendu, l'interconnexion ? En particulier, les projets dits « d'aménagement du territoire », qui me semblent essentiels - T.G.V. Est, Auvergne-Limousin, prolongation de la ligne à grande vitesse jusqu'à Nantes, mise à 200 kilomètres/heure de la section Rennes-Brest, T.G.V. Normandie - ne risquent-ils pas d'être privés des crédits nécessaires dans un avenir de quinze ans ?

Les démarches actuelles de la S.N.C.F. en direction des régions et, d'une façon générale, des collectivités territoriales pour réclamer des fonds de concours ne renforcent-elles pas le risque d'une « France à deux vitesses », puisque l'on pénalise des régions moins favorisées que d'autres ? Bref, monsieur le ministre, encourageriez-vous la S.N.C.F. à se comporter en quelque sorte comme un ordre mendiant de la rue Saint-Lazare ? (*Sourires.*) Ne pensez-vous pas que c'est plutôt dans le cadre des contrats de plan qu'il faudrait programmer la répartition de ses investissements en intégrant une participation importante de la délégation à l'aménagement du territoire au nécessaire effort de solidarité nationale ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. Claude Germon, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les transports terrestres et la S.N.C.F.** Très bien !

**M. Eric Raoult.** Ah ! M. Germon est d'accord !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le président, mesdames messieurs les députés, qui pourrait être en désaccord avec la préoccupation de M. Giraud ?

**M. Eric Raoult.** Nous sommes en stéréo ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Non même pas en stéréo : tout l'hémicycle résonne de cette interrogation. (*Rires.*)

**M. Thierry Mandon.** C'est l'unisson !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Pour apporter quelques éléments de réponse à M. Giraud, je dois dire que si le Gouvernement, le présent gouvernement...

**M. Michel Giraud.** Oui, n'anticipons pas. (*Sourires.*)



**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** J'ai dit que nous étions prêts à rester jusqu'au moment où les schémas directeurs autoroutiers et ferroviaires que nous avons présentés seront réalisés !

**Mme Marie-France Lecur.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je confirme solennellement cet engagement ! *(Applaudissements et rires sur les bancs du groupe socialiste.)*

C'est ce Gouvernement, disais-je, qui a pris la décision - votre rapporteur l'a souligné - dans le budget 1991, d'effacer très rapidement 40 milliards de dette de la S.N.C.F., une dette que tout le monde considérait comme indue parce que les emprunts contractés avaient servi à couvrir des dépenses de fonctionnement. Si une partie de la dette de la S.N.C.F. est effacée, c'est bien pour lui permettre, le jour venu, de mobiliser réellement ses facultés d'emprunt pour l'investissement, comme il est normal dans toute grande entreprise. Et la S.N.C.F. doit agir ainsi. C'est un élément positif eu égard à la situation de la S.N.C.F. et aux nécessités d'investissements d'avenir.

Cela dit, vous avez exactement posé le problème : il y aura des perspectives de liaisons ferroviaires à grande vitesse sur l'ensemble du territoire national; ce sera le schéma, puis des programmations. Il n'est pas concevable que celles-ci ne relèvent pas d'une décision d'Etat. La programmation ne peut pas être une décision de la S.N.C.F. seule. Sinon, dans la ligne d'une bonne gestion de l'entreprise, la S.N.C.F. serait tentée de nous fixer un calendrier de réalisation qui serait le suivant : prenons d'abord les lignes « rentables » et, de fil en aiguille, les lignes de moins en moins rentables.

Mais qu'est-ce qu'une ligne rentable ? Cela ne peut pas être seulement une ligne où l'équilibre commercial est assuré positivement et le plus positivement possible. C'est aussi une ligne qui sert le développement économique, l'aménagement du territoire et l'insertion de notre réseau dans l'espace européen. Il y a donc des éléments de rentabilité qui sont purement politiques, au sens large du terme, j'allais dire noble du terme, de « responsabilité nationale ».

C'est la raison pour laquelle l'Etat arrêtera, par décision gouvernementale, les programmations successives de la mise en œuvre des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Sur ce point, n'avez aucune inquiétude : quelle que soit la responsabilité gouvernementale, je fais confiance aux gouvernements pour prendre leurs décisions en tenant compte aussi des exigences d'aménagement du territoire.

Ces exigences interviendront non seulement dans la programmation mais aussi dans le dialogue contractuel avec les régions, en fonction du degré de rentabilité commerciale d'une ligne. C'est vrai qu'il sera fait appel au concours des collectivités territoriales pour réaliser un certain nombre de liaisons ferroviaires à grande vitesse. Mais dans certaines régions la situation financière est plus aisée que dans d'autres. La discussion entre l'Etat et les collectivités territoriales concernées devra donc prendre en considération ce qu'est la capacité financière de telle ou telle région.

Je le dis très clairement : il faut que les collectivités participent, mais je ne peux pas fixer un critère universel de participation des collectivités. Sinon, nous nous trouverions dans la situation que vous évoquez : les collectivités territoriales les moins riches ne pourront jamais participer. Elles peuvent participer. Mais à quelle hauteur ? Cela ressortira de la discussion entre l'Etat et la région, dans le contexte d'une préoccupation d'aménagement du territoire.

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

**M. Serge Charles.** Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, je vais vous interroger sur la sécurité routière, plus particulièrement en ce qui concerne les jeunes.

La route provoque la mort de 10 500 personnes par an. Les interdits de tous ordres, plus ou moins fondés ou justifiés, et tous les efforts concernant les infrastructures demeureront toujours insuffisants tant qu'il n'y aura pas une parfaite sensibilisation de chaque conducteur au danger qu'il représente en permanence pour les autres et pour lui-même.

Une telle sensibilisation ne pourra être efficace que si elle entre dans notre culture. Pour cela, elle doit s'adresser en premier lieu aux enfants, qui sont les conducteurs de demain. La préoccupation de la sécurité dans les déplacements doit

faire partie des premiers acquis fondamentaux de l'éducation, cela au même titre que les problèmes de l'environnement, du tabagisme ou de l'alcoolisme. Il s'agit, de la même façon, d'une éducation du comportement personnel et social des élèves.

Trop nombreux sont les enfants qui sont victimes d'accidents de la route, et je peux, hélas, en parler en connaissance de cause. Des jeunes gens sont tués en trop grand nombre dans des accidents de la circulation.

Quels efforts entendez-vous mener, en liaison avec le ministre de l'éducation nationale, pour imposer la place qui doit revenir à l'éducation routière dans les programmes, notamment dans le primaire ? Il faudrait, en corollaire, songer à la formation des maîtres ou - et - à l'intervention des spécialistes extérieurs à l'école. Par ailleurs, il me semblerait de la plus grande utilité d'accorder plus d'importance à des initiatives d'éducation routière dans la mise en œuvre de contrats d'agglomération destinés à des jeunes oisifs ou au chômage, disons à la jeunesse en difficulté, souvent menacée par la délinquance. Ces initiatives devraient permettre de canaliser dans le bon sens leur attrait pour les véhicules à moteur, de la mobylette à la moto, jusqu'à la voiture. C'est d'autant plus évident que ces jeunes sont issus de milieux défavorisés, qui n'ont pas pu le plus souvent bénéficier chez eux d'une telle éducation. La moto, la voiture constituent incontestablement des exutoires qui représentent davantage qu'ailleurs des moyens d'affirmation de leur personnalité vis-à-vis de la société.

Pour ces jeunes sans formation, l'éducation aux problèmes de la route peut être un moyen d'accéder au permis de conduire, lequel peut constituer une clé pour accéder à un emploi. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, je sais votre préoccupation dans ce domaine. Vous y avez répondu tout à l'heure, en partie. Je souhaite que vous puissiez, compte tenu des éléments nouveaux que je mets en évidence, redéfinir ou affirmer davantage votre stratégie et les moyens dont vous disposez pour la mettre en application. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Monsieur Serge Charles, nous partageons les mêmes préoccupations. Le comportement du conducteur est mis en cause dans neuf accidents mortels sur dix : c'est dire l'importance que chacun, mais en particulier le Gouvernement, se doit d'accorder à l'action visant à modifier les comportements.

L'action est d'autant plus efficace qu'elle commence tôt. Aussi, au cours des deux dernières années, l'action éducative en matière de sécurité routière, au sein des établissements scolaires, a-t-elle été sensiblement renforcée. Elle contribue également à diffuser, auprès des jeunes, les conseils de sécurité qui devraient permettre d'éviter les trop nombreux accidents sur le chemin et à la sortie des écoles. Elle est animée, vous le savez, par des correspondants académiques et départementaux qui coordonnent les projets d'école, les projets d'établissement et les projets d'action éducative.

En complément des documents pédagogiques réalisés par le C.N.D.P., tels que la brochure *A l'École « La sécurité routière »*, diffusée dans toutes les écoles de France en septembre 1989, ou le numéro spécial de la revue *Textes et documents pour la classe*, des stages de formation ont été organisés tant pour les correspondants académiques que pour les inspecteurs, les professeurs d'école normale, les conseillers pédagogiques.

Au surplus, le thème de la sécurité routière a été introduit dans les cycles de formation initiale et continue des enseignants.

Pour l'année scolaire 1990-1991, nous avons organisé, en liaison avec le ministère de l'éducation nationale, une vaste campagne touchant l'ensemble des classes primaires sur le thème « Découvrons ensemble le chemin de l'école ». Cette opération a pour but de promouvoir des actions locales efficaces, élaborées par les conseils d'école.

Le thème de l'éducation à la sécurité routière y est développé en utilisant toutes les opportunités offertes par les matières enseignées, que ce soit un cours de physique ou de géographie - voire à l'occasion de l'éducation physique. Des intervenants extérieurs peuvent, sous la responsabilité des instituteurs, participer à cette action éducative.

Au niveau local, des actions éducatives conduites dans le domaine de la sécurité routière doivent être inscrites dans le cadre des plans départementaux d'action de sécurité routière et des contrats de programmes locaux.

Ainsi, en 1990, les financements accordés par l'Etat et les collectivités territoriales dans ce cadre s'élèvent, monsieur le député, à 14,6 millions de francs. Hier, j'ai parlé des jeunes issus de milieux défavorisés avec des représentants d'associations qui ont pour mission de s'occuper de la sécurité routière. J'ai évoqué les exemples que j'ai pu analyser sur le terrain. A l'heure actuelle, il y a une dizaine d'associations et vous avez eu raison de dire que, pour les jeunes, c'est un moyen d'insertion sociale. En ce qui concerne le permis de conduire, sans forcer le trait, j'ai le sentiment que c'est peut-être le seul diplôme que certains jeunes obtiendront au cours de leur vie.

C'est pourquoi, avec un certain nombre de municipalités, je suis bien décidé à aller dans le sens du développement des stages qui permettront à des jeunes d'obtenir ainsi la possibilité d'avoir un emploi. C'est pourquoi nous suivons de près cette question. Nous avons même un chargé de mission qui va sur le terrain pour essayer de développer toutes ces expériences locales.

**M. le président.** Nous revenons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Marc Dolez.

**M. Marc Dolez.** Ma question s'adresse plus particulièrement à M. le secrétaire d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux. Le comité interministériel consacré aux voies navigables, qui s'est réuni le 17 janvier 1990, a décidé d'engager un processus permettant la modernisation des infrastructures fluviales ainsi que la création progressive d'un réseau à la dimension européenne.

Dans cette perspective, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez rappelé que l'article 89 du projet de loi de finances dont nous allons débattre ensuite constitue un véritable tournant. Cela étant, je ne vous apprendrai rien si je vous dis que la transformation du service public des voies navigables en E.P.I.C. suscite des inquiétudes chez les personnels concernés ; elles se sont traduites avant-hier à l'occasion d'une grève, et elles portent à la fois sur leur statut et sur le service public lui-même.

Je souhaite, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous puissiez répondre à ces inquiétudes et surtout, parce que je crois que c'est la question essentielle, que vous puissiez nous indiquer en quoi cette transformation, cette évolution juridique permettra d'atteindre plus rapidement et plus efficacement les objectifs fixés puisque telle est la question de fond. Les transformations juridiques pour le plaisir n'ont pas beaucoup d'intérêt. Ce qui compte, ce sont les objectifs à atteindre et la manière de les atteindre.

Vous imaginez bien que, en ma qualité d'élus du Nord-Pas-de-Calais, j'apprécierai particulièrement votre réponse en fonction de deux priorités : la modernisation du réseau, d'une part, la réalisation de la liaison Seine-Nord, d'autre part.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, pour répondre complètement à votre question, je commencerai par la création de l'établissement public. J'aborderai ensuite tout ce qui touche à la nouvelle taxe.

Cette réforme est faite avant tout pour permettre à notre pays de tenir son rang dans le domaine des voies navigables et de mettre un terme à une longue période de stagnation - j'emploie ce mot, mais c'est peu dire. Tenir son rang, monsieur le député, signifie deux choses : d'abord arrêter la décrépitude du réseau existant pour la sécurité de tous et la fiabilité du transport ; ensuite moderniser et compléter le réseau actuel pour le raccorder, je le souligne, aux réseaux européens voisins par des artères à grand gabarit.

Le dispositif proposé consiste à se doter des moyens d'une telle ambition. Il s'agit, d'une part, d'accroître les financements disponibles pour l'investissement d'une manière pérenne, ce qui exige des financements spécifiques ; d'autre part, de passer d'une gestion administrative à une gestion à caractère plus économique, qui restera une gestion publique. C'est pourquoi l'office national de la navigation, qui existe déjà, reçoit, notez-le bien, toutes compétences et missions

nécessaires à une gestion complète des voies navigables. C'est aussi pourquoi tous les utilisateurs participeront désormais au coût du réseau et de sa gestion.

Les collectivités territoriales, très concernées par bien des aspects des canaux, seront bien associées à la marche de l'office national ainsi transformé. Je suis sûr que cela sera apprécié particulièrement dans votre région où déjà un effort sensible, presque séculaire, a été conduit et engagé.

En ce qui concerne les craintes exprimées par certains personnels, il ne faut pas en exagérer la portée, je crois. Premièrement, ces fonctionnaires resteront des fonctionnaires. Leur statut est parfaitement clair. Deuxièmement, il sera plus intéressant pour ces fonctionnaires, mis à la disposition de l'E.P.I.C., de travailler dans ce nouveau cadre. Ils disposeront enfin de moyens, ils auront des objectifs, ce qui répond à la préoccupation du Premier ministre et du Gouvernement de moderniser la fonction publique. Qu'on soit éclusier ou ingénieur, il est plus intéressant de faire partie d'une administration qui bouge, qui entreprend que d'avoir en permanence à s'interroger sur les crédits qui viennent - ou ne viennent pas... - sur leur importance et sur leur utilisation.

Enfin concernant la liaison Seine-Nord, les études sont lancées. Et ici même, hier, j'ai donné à l'Assemblée nationale une information dont je venais d'avoir les premiers éléments : la Commission des communautés européennes a décidé de contribuer pour 700 000 francs au financement de cette étude du tracé Seine-Nord. Ce n'est pas considérable, mais c'est révélateur.

Nous reviendrons sur cette question lors de la discussion de l'article 89 de la loi de finances. Voilà déjà, me semble-t-il, un éclairage intéressant.

**M. le président.** La parole est à M. François Massot.

**M. François Massot.** Monsieur le ministre, jusqu'à une date relativement récente les Alpes du Sud étaient probablement la région la plus enclavée de France, n'en déplaise à M. Bêche. (Sourires.)

C'est volontairement que j'emploie l'imparfait. Depuis 1981, heureusement, vos prédécesseurs ont engagé une action de désenclavement en construisant l'autoroute du Val de Durance.

L'année dernière nous avons eu le plaisir de vous accueillir pour venir inaugurer le tronçon Manosque-Sisteron.

**M. Thierry Mandon.** Très bien !

**M. François Massot.** Mais cette autoroute doit se poursuivre vers le nord, afin que le désenclavement soit complet, et donc aboutir à Grenoble. Beaucoup de monde parle de la section Sisteron-Grenoble. Nous avons appris avec plaisir que cette liaison était retenue par le schéma autoroutier.

Mais trois trajets sont envisagés. L'un à l'est de Gap ; le second à l'ouest de Gap et le troisième par le col de Luz-la-Croix-Haute.

Le représentation nationale serait heureuse, monsieur le ministre, de vous entendre nous préciser quelles sont vos intentions en ce qui concerne ces trois projets de trajet.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, mon intention, c'est de parvenir à faire cette liaison autoroutière Grenoble-Sisteron, parce que votre question montre très bien tout l'écart qu'il y a entre l'élaboration d'un schéma et la réalisation d'une infrastructure.

Tout le monde est d'accord pour dire qu'il faudra aller de Grenoble à Sisteron. Mais par où ? Là commence le débat, débat entre les collectivités territoriales, débat aussi mettant en jeu les préoccupations d'environnement.

Prend-on telle vallée ? Telle autre ? Problème considérable.

C'est la raison pour laquelle, pour pouvoir débloquent cette situation, j'ai réuni la semaine dernière au ministère les principaux élus du département des Hautes-Alpes. On a discuté. Les trois trajets que vous évoquez ont été illustrés, défendus par les uns ou par les autres. Reste une option par rapport aux problèmes d'environnement.

Pour ne pas retarder les choses, j'ai pris la décision de dire que, de toute manière, il y aurait une liaison autoroutière entre Sisteron et La Bâtieneuve, juste à côté de Gap, et que je souhaitais que cet élément de la liaison soit immédiate-

ment préparé. Ce n'est pas une position définitive sur le choix d'un des trois itinéraires que vous avez évoqués mais cela évite que soient retardés et la préparation de l'autoroute et le chantier. Sur la base d'une étude d'impact sur l'environnement qui sera faite immédiatement, j'aurai à prendre une décision définitive pour le complément dans les prochains mois.

Je veille donc à ce que cette question avance à un bon rythme. Pour quelle raison ? D'abord pour vous être agréable. Cela en serait déjà une bonne. (Rires.)

**M. Claude Barate.** C'est l'intérêt général, ça ? (Sourires.)

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Oui, parce que si vous saviez le nombre d'élus, sur tous les bancs de cette assemblée, auxquels je suis agréable, cela finit par se conjuguer avec l'intérêt général. (Même mouvement.)

L'itinéraire et l'autoroute entre Grenoble et Sisteron, croyez-moi, il est défendu par beaucoup, non seulement par tous les élus des départements alpins mais aussi par la totalité des élus de la vallée du Rhône.

L'objectif d'intérêt général est d'alléger l'itinéraire par la vallée du Rhône en offrant un itinéraire alternatif.

**M. Michel Giraud.** Dont acte !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** C'est la raison pour laquelle, comme mes prédécesseurs, je considère que cet itinéraire autoroutier est une liaison prioritaire d'intérêt national.

**M. le président.** La parole est à M. Thierry Mandon.

**M. Thierry Mandon.** Monsieur le ministre, je voudrais appeler votre attention sur les nuisances sonores provoquées en Essonne par la mise en circulation de la Francilienne, et particulièrement sur les communes de Saint-Germain-lès-Corbail, Tigery, Etiolles, Soisy, où les élus et leurs populations s'inquiètent de niveaux sonores proches de 60 décibels, le seuil normal, certes, mais que la circulation qui augmente chaque jour risque d'élever.

Je ne fais pas partie de ceux qui rendent l'Etat responsable de ces nuisances tout en profitant de la création de la Francilienne pour commercialiser les terrains limitrophes dans des conditions très avantageuses...

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Très bien !

**M. Thierry Mandon.** ...et urbaniser sans limite, empochant ainsi sans scrupule les bénéfices d'une voie que, par ailleurs, ils condamnent.

Il faut surmonter ces contradictions et répondre de manière très concrète aux préoccupations légitimes des habitants.

Dans cette perspective, est-il possible de compter sur vous et votre administration pour trouver des solutions rapides et efficaces tendant à diminuer les nuisances phoniques dans les communes que j'ai citées ? Par ailleurs, quelles dispositions comptez-vous prendre à moyen terme pour que, au cas où la circulation s'accroîtrait encore, des travaux d'infrastructure plus lourds que ceux que vous pourriez réaliser immédiatement soient entrepris ?

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

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Sur l'autoroute du Sud aussi !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Vous avez déjà eu l'occasion d'appeler mon attention sur le problème de la projection contre le bruit des lotissements de Saint-Germain-lès-Corbail et je suis tout à fait d'accord avec la réflexion que vous venez de faire.

Lorsque je dois prendre la décision d'autoriser la réalisation d'infrastructures sur des itinéraires qui, pourtant, sont inscrits au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, je suis parfois très surpris de me trouver confronté à des autorisations de permis de construire qui ont été données à des lotissements dont il est manifeste qu'ils sont trop proches de la future liaison. Et lorsque je dois mettre en œuvre, pour des raisons de programmation, une décision inscrite à un schéma directeur, quelque fois cinq ans, sept ans ou dix ans auparavant, je me trouve confronté à une proximité de lotissements qui n'est pas admissible.

C'est la raison pour laquelle je donnerais des instructions à l'ensemble des services de l'équipement qui sont sous l'autorité des préfets pour veiller à ce que, lorsqu'il y a inscription au schéma directeur, les collectivités territoriales, responsables de l'attribution des permis de construire, soient très clairement informées afin que soit évité ce genre de désagrément qui coûte cher à la collectivité et pénalise considérablement les habitants qui ont quelquefois acquis une maison dans un lotissement sans connaître la totalité de l'environnement.

Il est du rôle des collectivités territoriales et de l'administration de l'Etat de rappeler les choses en ce domaine.

S'agissant du lotissement sur lequel vous avez appelé mon attention, j'ai mandaté expressément le directeur départemental de l'équipement, M. Graff, délégué à la sécurité routière jusqu'à il y a quelques mois, afin qu'il prenne les dispositions appropriées, notamment d'ordre phonique. Il a non seulement l'autorité mais la possibilité financière pour intervenir très rapidement. C'était une disposition qui était urgente. Par ailleurs, nous veillerons à inclure dans le coût des travaux à réaliser je ne dis pas l'ensemble des dépenses pour éviter que l'environnement se dégrade plus, mais l'ensemble des dépenses relatives à l'amélioration de l'environnement afin d'obtenir, en l'occurrence, un abaissement du niveau phonique.

**M. Thierry Mandon.** Je vous remercie !

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Pensez à l'autoroute du Sud !

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

La parole est M. Claude Barate.

**M. Claude Barate.** Monsieur le ministre, l'Etat a adopté un projet de schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse qui prévoit pour les décennies à venir la construction d'un réseau de lignes nouvelles.

Pour ce qui nous concerne, le T.G.V.-Méditerranée, vous avez repris l'orientation donnée par le gouvernement de Jacques Chirac, et vous avez retenu le principe d'une liaison privilégiée avec l'Espagne par Perpignan-Barcelone. C'est bien !

Il reste que subsistent des interrogations.

Il avait été prévu initialement de faire d'abord Barcelone-Perpignan pour rendre incontournable la réalisation de l'axe Madrid-Barcelone-Lyon. Or, aujourd'hui, cette priorité paraît abandonnée au profit d'une autre : la liaison entre Avignon et Montpellier d'un côté et entre Madrid et Barcelone, de l'autre.

Monsieur le ministre, quelles sont les raisons d'une telle inversion de démarche ? S'agit-il d'un recul du gouvernement espagnol, du gouvernement français, des deux à la fois, en plein accord, ou d'une décision française à caractère politique, et si oui, pourquoi ?

Cette liaison transfrontalière, est bien entendu, passible des subventions de la Communauté. Au-delà de la recherche de financement auprès des collectivités locales, des demandes de participation ont-elles été transmises à la C.E.E. ? Quel en est le montant ou quel est le pourcentage d'intervention de celle-ci ?

Concernant le financement complémentaire à celui de la S.N.C.F., le conseil régional du Languedoc-Roussillon, sollicité, a donné son accord de principe. C'est bien ! Qu'apportera l'Etat pour la réalisation d'une telle ligne ?

A ce propos, je me permets de vous rappeler l'impérieuse obligation pour l'Etat de corriger les déséquilibres de développement. La région Languedoc-Roussillon souffre d'une situation économique très difficile, avec un des taux de chômage les plus élevés de France. Il ne serait dès lors pas juste que cette région soit obligée de supporter lourdement une charge de compétence essentiellement étatique.

Si l'on écarte le problème particulier de l'accord avec le gouvernement espagnol, quels délais prévoyez-vous aujourd'hui pour la réalisation de la ligne Avignon-Montpellier, puis Perpignan ? Enfin, vous l'avez dit tout à l'heure, il importe de protéger les hommes dans leur environnement : j'en suis tout à fait d'accord, et le T.G.V. sera une chance pour nos régions à partir du moment où son accueil aura été parfaitement préparé. Seulement le rapport d'étape qui vient

de nous être communiqué par la S.N.C.F. ne prévoit une concertation étroite avec divers partenaires qu'une fois prise par le Gouvernement la décision de réaliser le projet. Monsieur le ministre, si nous voulons éviter des conflits, engagez la concertation la plus large possible avec l'ensemble des populations et des personnes intéressées. (*Applaudissements sur les bancs du Rassemblement pour la République.*)

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, vous me connaissez : autant je suis prêt à reconnaître au Gouvernement de Jacques Chirac le mérite d'avoir arrêté la décision de la liaison ferroviaire nord-européenne et, en particulier, le passage par Lille du T.G.V. qui ira vers Calais et la Grande-Bretagne, autant je suis prêt à lui reconnaître la paternité de la décision du prolongement du T.G.V. Sud-Est jusqu'à Valence, autant je revendique être l'auteur de la concertation lancée à travers tout le pays sur le schéma national des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

**M. Thierry Mandon.** Excellent !

**M. Claude Barate.** Monsieur le ministre, je ne discute pas ce problème. Je dis simplement qu'il y avait concurrence entre les liaisons prioritaires du côté d'Hendaye et de Barcelone. Vous avez choisi la liaison avec Barcelone, je vous en remercie. Mais c'était Jacques Chirac qui en avait pris la décision avant de quitter le Gouvernement.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Oh ! Que n'a-t-il fait dans les dernières vingt-quatre heures !... Je ne doute nullement de ses capacités, je voulais simplement rappeler ce point d'histoire ! Mais revenons au problème. Dans l'élaboration du schéma directeur, moi, je ne donne pas la priorité à la liaison Sud-Est par rapport à la liaison vers les Pyrénées et Barcelone. Je fais étudier l'ensemble des tracés.

C'est la raison pour laquelle j'ai rendu public le rapport d'étape de la S.N.C.F. pour la liaison vers le Languedoc-Roussillon. Vous l'avez déjà en main. Je lance la concertation, M. Querrien et la mission qu'il pilote sont chargés des contacts avec les élus, les collectivités et les associations s'intéressant au T.G.V. Sud-Est vers Marseille, le Var, mais aussi vers le Languedoc-Roussillon. Nous travaillons donc en vraie grandeur.

Il appartiendra au Gouvernement d'arrêter à la fin du mois de janvier l'ordre de programmation sur lequel je n'ai pas à me prononcer.

Parmi les éléments à prendre en compte je ne nie pas l'importance du désenclavement de l'agglomération marseillaise. Dire le contraire serait ridicule de ma part. Bien entendu, c'est un enjeu essentiel. Mais je reconnais aussi que les liaisons avec l'Espagne sont importantes dans le contexte européen. Je rappelle au passage que ce pays est seul pour l'instant à avoir acheté la technologie T.G.V. pour équiper son réseau national. C'est tout de même un élément considérable.

C'est pourquoi, nous avons décidé avec mon homologue M. Barrionnevo, au sommet franco-espagnol qui s'est tenu il y a quarante-huit heures, la mise en place d'un groupe de travail qui examine très rapidement, parce qu'il doit avoir terminé ses travaux pour le prochain sommet franco-espagnol, les trois traversées pyrénéennes : la liaison avec Barcelone, la liaison à l'autre extrémité, Dax-Irun (deux liaisons ferroviaires à grande vitesse) et la liaison Pau-Saragosse, qui ne sera pas une liaison à grande vitesse.

Vous avez évoqué un élément important - le montage financier du dossier du T.G.V. vers le Languedoc-Roussillon - qui me conduit à interroger à nouveau la S.N.C.F. La contribution qui est demandée aux collectivités territoriales est de l'ordre de 4 milliards de francs environ au titre de fonds de concours.

Moi, je demande qu'on intègre davantage dans la réflexion les perspectives de développement du branchement sur Barcelone. Nous ne savons pas la décision que doit prendre le gouvernement espagnol. Mais je sais combien sa préoccupation est grande que soit désenclavée vers le Nord l'agglomération de Barcelone dans des délais relativement rapides. Sur les délais, on est obligé d'en rester au relatif : sans doute quatre, cinq ou six ans.

Bref, il importe de réfléchir avec la S.N.C.F. sur l'hypothèse du branchement sur Barcelone, qui ne me paraît pas être une éventualité à repousser éternellement. Donc il faut l'intégrer tout de suite dans l'étude. Cela va être fait dans les prochains mois.

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

**M. Michel Giraud.** Ma seconde question concerne le programme autoroutier. Le comité interministériel d'aménagement du territoire du 5 novembre dernier dont j'ai le procès-verbal sous les yeux a retenu l'objectif de 12 120 kilomètres d'autoroutes nouvelles ou de liaison - 9 530 plus 2 590 - à l'horizon 2005, contre 7 215 kilomètres aujourd'hui, ce qui exige en fait la réalisation de 4 900 kilomètres - je globalise - en quinze ans.

C'est effectivement une cadence qu'il a été possible de tenir jusqu'à cette année, compte tenu notamment de l'impulsion donnée, vous en conviendrez, par le gouvernement de Jacques Chirac - j'évoque le C.I.A.T. de 1987.

Le financement en 1991 des seuls programmes lancés en 1988, 1989 et 1990, est évalué à 13,4 milliards, dont 8 milliards d'opérations nouvelles et 3,2 d'opérations d'élargissement dont l'intérêt apparaît à l'évidence depuis les encombrements inégaux de la Toussaint 1990. Ce financement n'est pas assuré. Compte tenu des 2,4 milliards d'autofinancement, 11 milliards d'emprunt seront nécessaires alors que le F.D.E.S. n'a pas décidé d'augmenter en 1991 l'enveloppe d'emprunt qui était, je le rappelle, de 9,2 milliards.

Comment allez-vous combler cette impasse de 1,8 milliard qui va d'ores et déjà exister en 1991 sans lancement d'aucune opération nouvelle ? Deuxièmement, comment allez-vous concilier cette absence d'opérations nouvelles avec le programme arrêté au C.I.A.T., en garantissant la réalisation prioritaire des sections de désenclavement des zones sensibles du territoire national ?

Bref, monsieur le ministre, - je conviens que ma question de synthèse s'adresse peut-être davantage à M. le Premier ministre, à M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie et des finances qu'à vous-même, mais c'est vous qui êtes là et c'est à vous que je la pose -, peut-on pendant longtemps se fixer des objectifs sinon ambitieux, du moins raisonnables en matière de programme autoroutier en tolérant que les cadences de réalisation - je veux dire : les autorisations d'emprunt soient régulièrement revues aux enchères descendantes ? (*Applaudissement sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, on a déjà évoqué cette question auparavant...

**M. Michel Giraud.** Je sais !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** ... mais je vous reconnais, bien sûr, le droit et le devoir, sans doute, d'y revenir.

Moi, j'ai payé, en 1989 et en 1990, les engagements de mes prédécesseurs. On peut dire ce qu'on veut, mais le schéma autoroutier de Pierre Méhaignerie, moi, je l'ai payé en 1989-1990, mes prédécesseurs, non !

C'est vous dire que, chaque fois que je peux le faire, je le fais. De la même manière, je paye les engagements de mes prédécesseurs sur l'aménagement, sur budget d'Etat, de la R.N. 9, de la R.N. 20, et la décision de commencer l'engagement des travaux sur la route nationale 7. Je reconnais que celle-là ce n'est pas nos prédécesseurs, c'est nous !

Donc, croyez bien que je ferai toujours le maximum.

Nous avons augmenté de 20 p. 100 dans les deux dernières années les emprunts pour financer les travaux d'autoroute.

Le contexte dans lequel je travaille, c'est celui de la régulation des emprunts. Dans le cadre du F.D.E.S. c'est une procédure que vous connaissez. J'irai au maximum de ce qui est possible en termes de déclarations d'utilité publique effectives. Je ne ferai pas de miracle. Si vous me demandez : prenez-vous l'engagement de lancer la construction de 300 kilomètres par an dans les deux ou trois prochaines années, je vous réponds non. Je l'ai dit tout à l'heure, je ne suis pas irresponsable, je suis ministre.

**M. Michel Giraud.** C'est une nouveauté de la part de l'Etat !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Mais non ! C'est l'analyse réelle des exigences du contexte.

Dans le volume général des emprunts nécessaires aux perspectives économiques nationales, il faut faire certains choix ; je ferai le maximum de ce qui est possible. Et je répète que le maximum de ce qui est possible peut quelquefois converger avec le maximum de déclarations d'utilité publique que je peux prononcer.

Vous connaissez mieux que moi la région Ile-de-France pour savoir qu'il n'est pas facile d'obtenir, dans les délais prévus, une déclaration d'utilité publique.

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

**M. Roland Vuillaume.** Ma question concerne le T.G.V. Rhin-Rhône et les lignes ferroviaires transjurassiennes vers la Suisse.

Ce matin, monsieur le ministre, trois parlementaires de Franche-Comté vous ont interrogé sur le T.G.V. Rhin-Rhône, c'est dire l'importance qu'ils y attachent pour eux-mêmes et surtout pour la Franche-Comté.

La Franche-Comté, inutile de le rappeler, c'est Peugeot, Alstom, Bull, Solvay. Il est vrai que c'est une région partiellement enclavée.

En ce qui concerne le T.G.V. Rhin-Rhône, les études démontrent que le taux de rentabilité est de 8 à 9 p. 100, donc supérieur au seuil fixé par la S.N.C.F. pour autofinancer ces travaux. Vous avez répondu à mon collègue Michel Giraud que la rentabilité était un problème financier mais également un problème économique, d'environnement, etc. Je veux bien l'admettre. Mon collègue Guy Bèche vous a posé une question : le T.G.V. Rhin-Rhône pourrait-il être mis en chantier simultanément avec le T.G.V.-Est ? J'ai mal entendu la réponse.

Ma deuxième question concerne les raccordements du T.G.V. Rhin-Rhône à la Suisse.

Votre homologue Adolphe Ogi, ministre suisse de l'équipement et des transports...

**M. Michel Giraud.** Excellent skieur !

**M. Roland Vuillaume.** En effet !

... vous a écrit le 17 octobre pour vous faire part du point de vue des Suisses qui souhaitent que l'entrée des T.G.V. en Suisse se fasse au Nord par Bâle, au Sud par Genève.

Quel est l'état d'avancement des études du T.G.V. Mâcon-Genève ?

Ensuite, quel que soit le résultat de ces études, pourriez-vous nous garantir que les liaisons T.G.V. actuelles Paris-Lausanne et Paris-Berne, via Pontarlier, seront maintenues à long terme ?

Pour votre information, je vous précise que les élus nationaux et cantonaux de la Suisse romande ont constitué un comité de soutien pour défendre les lignes existantes car leur inquiétude est grande de les voir supprimer. Côté français, nous nous mobiliserons avec nos collègues du Doubs et du Jura, et nous vous demanderons certainement un rendez-vous.

Pour l'avenir, monsieur le ministre, pourrions-nous envisager d'établir une convention entre la France et la Suisse dans le même esprit que la convention de 1954, qui concernait l'électrification, convention dans laquelle seraient précisés les engagements des deux pays en ce qui concerne tant le maintien des lignes T.G.V. actuelles que la rénovation du réseau ferré de part et d'autre de la frontière ?

A titre indicatif - mes collègues M. Bèche et M. Brune pourraient vous le confirmer - la région Franche-Comté, les départements du Doubs et du Jura se sont engagés à financer une étude du projet d'amélioration des lignes existantes. (Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, si je n'ai pas répondu sur un point à votre collègue, M. Guy Bèche, c'est parce qu'il ne m'était pas possible de répondre ; sinon je l'aurais fait, vous le savez bien.

Vous me demandez de vous dire aujourd'hui dans quelles conditions sera réalisé le T.G.V. Rhin-Rhône par rapport au T.G.V. Est. J'ai répondu à M. Guy Bèche - et, compte tenu

du phénomène d'écho qu'il y a dans cet hémicycle, je pense que tous m'ont entendu - que le T.G.V. Rhin-Rhône ferait partie des études indispensables pour que le Gouvernement puisse prendre position. Ce dernier prendra position au mois de janvier prochain. Je ne peux pas vous en dire plus aujourd'hui parce que, le phénomène d'écho renvoyant mes paroles à M. Guy Bèche, celui-ci pourrait légitimement être choqué que je ne lui aie pas apporté le premier élément de réponse. (Sourires.)

Vous êtes ainsi avec lui à égalité d'indécision et avec nous à égalité de réflexion sur l'évolution du T.G.V. Rhin-Rhône, bien que je considère que cette liaison soit importante dans le schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

Je conteste, en revanche, le critère de rentabilité que vous avez cité. En effet, le pourcentage de 8 ou 9 p. 100 et même plus que vous avancez n'est valable que sur une partie. Moi, si je prends toute la liaison, j'arrive à 5,9 p. 100. Mais cette différence d'appréciation fera partie de la discussion d'ensemble à propos de laquelle j'ai pris bonne note de la détermination des collectivités territoriales à voir la réalisation de cette liaison aboutir.

Vous avez aussi parlé des liaisons T.G.V. Mâcon-Genève pour lesquelles des études sont en effet menées et qui permettraient de relier Paris à Lausanne en deux heures quarante. Mais, comme je le répéterai à mon collègue M. Ogi, la semaine prochaine, je souhaite un examen attentif de l'ensemble des liaisons entre la France et la Suisse. Je ne peux pas en effet prendre une décision liaison par liaison.

Ce qu'il faut, c'est examiner l'ensemble des scénarios d'interconnexion entre les schémas directeurs français et suisse de liaisons ferroviaires à grande vitesse avant de décider telle ou telle priorité.

J'ai noté avec satisfaction la détermination des autorités suisses à propos de la liaison sur laquelle vous m'interrogez. Il est de ma responsabilité de demander de tout mettre sur la table - c'est ce que je proposerai à mon collègue M. Ogi dès la semaine prochaine - pour examiner la question d'une manière technique et financière avant de prendre une décision. Le jour où elle sera prise, sur la base de la participation financière des uns et des autres - et j'ai noté avec satisfaction que les autorités suisses s'étaient déclarées favorables à une participation financière - une convention internationale sera élaborée.

Je ne vois aucune objection à ce que, dans cette convention internationale, nous nous prononcions sur le destin des actuelles liaisons internationales dont vous avez parlé. Certaines seront d'ailleurs améliorées de façon significative par les nouvelles voies de liaison ferroviaire à grande vitesse partiellement rendues mixtes. C'est un point très favorable et nous devons nous prononcer sur le réaménagement de ces liaisons.

Je ne crois pas qu'une amélioration des liaisons ferroviaires à grande vitesse avec la Suisse n'ait aucune conséquence sur les liaisons traditionnelles, mais je ne vois pas pourquoi ces conséquences seraient négatives. Nous devons engager une réflexion dans ce domaine. Comme je l'ai dit pour les liaisons ferroviaires infrarégionales, il faut redéfinir les schémas de liaisons ferroviaires. Ce sera fait. Je suis tout à fait d'accord pour l'inclure dans une convention avec la Suisse.

Voilà ce que je tenais à dire en réponse à votre question, monsieur le député.

**M. le président.** Nous revenons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann.

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Monsieur le ministre, c'est avec beaucoup de plaisir que je vous ai entendu confirmer l'attention que vous portiez à l'environnement. C'est un peu l'objet de cette question.

Le groupe international, mis en place pour étudier l'effet de serre, a conclu que la progression considérable des transports contribuait de façon importante à l'effet de serre et qu'une réduction devrait être programmée. C'est d'ailleurs un enjeu important du point de vue aussi bien de l'indépendance énergétique que des économies d'énergie.

Quelles sont, monsieur le ministre, les mesures que vous envisagez de prendre pour favoriser, d'une part, les transports en commun par rapport aux véhicules particuliers et, d'autre part, le rail par rapport à la route ?

S'agissant plus particulièrement du transport combiné, le rapport de la commission européenne relève un risque d'accroissement important du transport, notamment du fret, à l'horizon 1992. Si le transport combiné a été accru en 1989, il semble qu'en 1990, en France, cette progression ait marqué le pas, alors qu'il augmentait de 15 p. 100 dans les autres pays de la C.E.E.

Je sais que l'effort budgétaire de 50 millions de francs qui est prévu cette année est important pour le fonctionnement des infrastructures, mais ne pensez-vous pas qu'il demeure insuffisant, qu'une montée en puissance s'imposera et qu'il conviendra de prendre des dispositions réglementaires favorisant le transport combiné ? Je vous rappelle qu'en Suisse, en Allemagne et en Autriche, l'Etat favorise de façon volontariste par des engagements financiers, le transport combiné. Ne pensez-vous pas que la France doive, à son tour, s'engager résolument dans cette voie ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Madame le député, vous avez - et je vous en remercie - noté depuis le début de notre débat que l'environnement est loin de nous laisser indifférents. C'est d'ailleurs très normal, car il est aussi une des préoccupations de la collectivité nationale et il relève d'un enjeu international beaucoup plus vaste. Vous vous en êtes fait l'écho en parlant des risques sur l'effet de serre du développement des transports.

Quand on regarde l'évolution de certains domaines, je devrais faire un *mea culpa* considérable, car il devrait aussi valoir pour mes prédécesseurs - je suis logique avec ce que j'ai déclaré depuis le début - et peut-être pour notre comportement économique collectif, qui est terrible. Si on a réussi à diminuer les nuisances pour la production d'électricité, les nuisances dans le logement, où les progrès ont été considérables dans les vingt dernières années, il est un domaine où l'on n'a pas suffisamment progressé, c'est celui des transports. C'est la raison pour laquelle il faut, avec détermination, continuer à intervenir.

Il faut travailler tous azimuts, si l'on veut diminuer la quantité des émissions de gaz polluants émanant des transports.

Actuellement, nous avons lancé avec Georges Sarre, en collaboration avec nos collègues Roger Fauroux et Hubert Curien, un programme de recherche de moteur propre pour camion et voiture. C'est un objectif. Il ne faut pas être incrédule sur ce sujet. Je crois que nos efforts peuvent aboutir, car les technologies françaises dans ce domaine ont progressé. Le volume financier qui a été consacré est considérable, afin d'essayer, en partenariat avec les entreprises de construction automobile françaises, de parvenir à un résultat dans les meilleurs délais.

Lorsqu'on débat du schéma autoroutier ou du schéma des trains à grande vitesse, on lutte pour diminuer une partie des engorgements de la circulation routière. En effet, les émissions gazeuses sont particulièrement fortes lorsque se produisent ces bouchons : lorsque les voitures ne circulent plus, elles dégagent le plus de gaz. L'autoroute diminue les zones de bouchon. De même, les transports collectifs aident à rendre fluide la circulation routière.

Un effort considérable - je l'ai dit - a été fait sur le transport collectif de banlieue. Lorsque les habitants des banlieues prendront le train ou le métro plutôt que leur voiture, ils participeront à la diminution de l'émission de gaz carbonique. De plus, une politique est menée pour limiter à cinquante kilomètres à l'heure la vitesse dans les agglomérations. On diminuera ainsi la consommation de carburants. Tous ces éléments jouent en faveur d'une diminution de la pollution.

Vous avez aussi particulièrement insisté, madame le député, sur le transport marchandises et le transport combiné. C'est un des objectifs prioritaires que nous avons signés dans le contrat de plan avec la S.N.C.F.

J'allais dire : ne nous plaignons pas, constatons notre situation relative. De tous les pays d'Europe, la France est celui qui assure le plus de transport de fret par chemin de fer. Malheureusement, l'évolution sur les dernières années n'est pas satisfaisante : la route continue à progresser au détriment du ferroviaire. Il faudra donc travailler considérablement pour parvenir à transférer une partie de l'augmentation du trafic marchandises de la route sur la voie ferrée ; ou bien

travaillons pour favoriser le transport combiné, puisque c'est possible, la route ne devant servir que pour le transport terminal. Mais les grandes liaisons doivent être assurées par le transport ferroviaire.

Nous espérons, dans les dix ou quinze prochaines années, parvenir, grâce à la politique que nous mettons en œuvre, à un triplement du transport marchandises par voie ferrée. Si nous y arrivons, croyez-moi, ce sera au prix d'un effort considérable. Il devra d'abord être réglementaire ; vous avez raison, les contrôles doivent être vigilants sur les autoroutes, de manière à montrer qu'on ne peut pas faire n'importe quoi dans le transport marchandises. Les règles que nous édictons doivent être respectées.

Ensuite, il faut mettre en place des incitations financières. Nous avons lancé un programme d'incitations financières en faveur des entreprises de transport routier, qui s'adaptent au transport combiné, en leur facilitant l'octroi d'emprunts à taux bonifiés lorsqu'elles investissent pour des opérations de transport combiné. Sur l'ensemble du contrat de plan Etat-S.N.C.F., un milliard et demi de francs sont prévus pour permettre le développement du transport combiné. Nous changeons progressivement l'attitude de la S.N.C.F. par rapport à ce type de transport de marchandises. C'est ainsi j'espère que nous y parviendrons.

**M. le président.** La parole est à M. Thierry Mandon.

**M. Thierry Mandon.** Monsieur le ministre, ma question porte encore sur les transports dans la région Ile-de-France, plus particulièrement dans le département de Seine-et-Marne.

La Seine-et-Marne connaît un taux de croissance très fort. Plusieurs parlementaires, notamment mon collègue Jean-Pierre Fourré, ont appelé votre attention sur les problèmes engendrés par ce puissant et rapide développement, notamment au plan des transports.

Ainsi, dans sa circonscription, à Marne-la-Vallée, on assiste aujourd'hui à un phénomène de saturation du réseau routier et autoroutier. Chaque jour la situation se détériore et l'arrivée de nouveaux habitants, ainsi que l'ouverture prochaine du parc de loisirs d'Eurodisneyland, vont amplifier encore le phénomène.

Il est difficile, pour les habitants de ces régions de l'Ile-de-France, de rejoindre Paris : 30 kilomètres, des bouchons, des files d'attente, des temps de trajet qui varient entre une heure et deux heures par la route. Plus inquiétant : les trajets en sens inverse commencent eux-mêmes à être excessivement chargés. Il devient difficile de quitter le soir Marne-la-Vallée pour rejoindre Paris. Là on touche vraiment l'extrémité du phénomène.

Pourtant des solutions - vous les connaissez - existent pour améliorer le réseau. Que pensez-vous, par exemple, de la nécessité de doubler l'A 4 à partir des emprises réservées ? Que pensez-vous de la possibilité de réaliser rapidement les programmations du contrat de plan entre l'A 104 et l'A 199 - V.P.N. - et l'A 4-R.N. 34 ?

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

**M. le président.** En résumé, monsieur Mandon, on ne peut polluer Marne-la-Vallée sans que vos poumons, qui fonctionnent dans l'Essonne, n'en souffrent ? (*Sourires.*)

**M. Claude Germon, rapporteur spécial.** C'est le vent d'Est, monsieur le Président !

**M. Guy Bêche.** Les poumons de M. Mandon, c'est l'intérêt public !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, je comprends votre préoccupation ; j'avais eu l'occasion de m'en entretenir avec M. Jean-Pierre Fourré.

Je ne peux pas faire de miracle et je ne peux pas sortir des contrats de plan. Je suis prêt, dans le contexte des contrats de plan, à examiner toutes les priorités, d'en discuter avec les élus. Croyez-moi, je suis aussi préoccupé que vous par le développement des infrastructures dans le secteur Est de la région Ile-de-France.

J'ai même le sentiment, compte tenu des projets - Eurodisneyland, urbanisations nouvelles, Roissy ; je ne me prononcerais pas sur d'autres éléments - que la réflexion entreprise sur le schéma des déplacements dans la région Ile-de-France,

qui doit s'intégrer au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de cette région, nous conduira à reconsidérer le rôle de certaines infrastructures.

Je prendrai un exemple : la Francilienne, quel est son rôle, son objectif ? Originnaire d'une autre région, j'avais compris qu'elle devait assurer une partie du contournement de l'Ile-de-France. Voilà quinze jours, je me suis replongé dans le dossier avec le préfet de Seine-et-Marne, à la suite d'interpellations parlementaires. Croyez-vous que cette infrastructure pourra à la fois permettre le contournement de la région Ile-de-France, par une partie du trafic de transit, y compris international, et répondre au phénomène de structuration urbaine indispensable entre Roissy, Meaux et Melun ? A ce stade - j'ai demandé à la direction des routes et à la direction régionale d'Ile-de-France de pousser les études - je ne crois pas que l'on puisse rendre compatibles les deux vocations. Il s'ensuit qu'il faut réexaminer sur un contournement de la région Ile-de-France plus éloigné de la capitale que la Francilienne, permettant à celle-ci de jouer son rôle, c'est-à-dire d'irriguer l'armature urbaine. Toute une partie sera réalisée par l'autoroute sur le secteur Reims-Dijon. Entre les deux, sera-ce suffisant ? A l'heure actuelle, je n'en suis pas convaincu. L'étude qu'on est en train de mener le dira.

Monsieur le député, votre question est totalement d'actualité. Je vais donner mandat au préfet de Seine-et-Marne de reconduire la réflexion pour envisager les différents scénarios en tenant compte d'une perspective d'armature urbaine dans ce secteur, qui modifie les prévisions d'infrastructure qu'on avait retenues.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann.

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Monsieur le ministre, la région Ile-de-France aura décidément été à l'honneur ce matin.

Je souhaite pour ma part vous interroger sur les transports en commun dans la grande couronne. En effet, toutes les études montrent que l'engorgement particulièrement préoccupant de l'agglomération parisienne ne semblant pas devoir diminuer, il est essentiel de développer les transports en commun.

Dans l'actuel livre blanc du S.D.A.U. comme dans les réflexions du schéma des transports et déplacements de la région Ile-de-France, quelques propositions sont avancées. Elles concernent essentiellement la petite couronne pour laquelle il est prévu - ce qui est d'ailleurs nécessaire - un maillage densifié. Mais très peu de projets portent sur la grande couronne et notamment sur sa zone urbanisée en dehors de l'établissement de liaisons ferrées entre les grands pôles. Cet aménagement certes nécessaire ne saurait être suffisant.

Quelles dispositions comptez-vous prendre, monsieur le ministre, pour que dans le schéma des déplacements de la région Ile-de-France, la partie urbanisée de la grande couronne soit mieux étudiée, pour que des analyses prospectives du développement des transports en commun y soient engagées et, par ailleurs, qu'une clarification des responsabilités et des outils nécessaires à la mise en œuvre de cette politique soit effectuée ?

Je citerai deux exemples, non pas tellement pour que vous me répondiez aujourd'hui, mais pour vous convaincre de la nécessité de renforcer les études.

L'aéroport d'Orly, où vous vous rendez souvent, monsieur le ministre, est souvent difficile d'accès. Une étude du Conseil économique et social a montré que 70 p. 100 des personnes prises dans les embouteillages étaient des salariés du site, 30 p. 100 de ceux-ci habitent dans les communes avoisinantes. Or il n'existe quasiment aucun transport en commun entre les villes où habitent ces salariés et le site de l'aéroport.

**M. Thierry Mendon.** Tout à fait !

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Aucune commune ne peut à elle seule réaliser une étude sur ce problème car l'aéroport s'étend sur plusieurs départements. Je dois avouer que, malgré ma détermination et bien que des études fleurissent sur l'opportunité d'une liaison autoroute de transit A 6-N 7, laquelle me paraît être une bêtise tant du point de vue des infrastructures que de la protection de l'environnement, j'ai moi-même beaucoup de difficultés à obtenir une étude exhaustive sur ce sujet.

Mon deuxième exemple concerne la route nationale 7 - mon collègue Thierry Mandon habite le long de cette route. Les bus partant de Ris-Orangis ne s'arrêtent plus après Juvisy. Les voyageurs d'Athis-Mons ou de Juvisy doivent attendre des heures le bus qui, lui, vient du secteur de Juvisy.

**M. Thierry Mandon.** Exact !

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Ceux qui s'arrêtent à Juvisy ne peuvent pas s'arrêter à Ris-Orangis et inversement. Nous en arrivons à des aberrations.

**M. Thierry Mandon.** C'est débile !

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Dans certains cas les bus passent vides, dans d'autres cas ils sont « hyper-pleins ». Cette situation tient au fait qu'il n'y a pas d'autorité qui arbitre clairement dans une vision d'intérêt général.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, que des crédits d'études soient engagés dans cette direction et qu'au ministère des transports, la réflexion sur les transports en commun prenne un peu plus le pas sur celle menée en vue du développement des schémas routiers ou autoroutiers.

**M. Guy Bêche et M. Thierry Mandon.** Très bien !

**M. le président.** Monsieur le ministre, vous avez la parole pour un redoutable exercice auquel excellait votre prédécesseur, M. Maurice Faure. *(Sourires.)*

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Sachez, monsieur le président, que mon problème, jour après jour, est bien d'arriver à atteindre la qualité de mon prédécesseur. Et, croyez-moi, je m'y acharne ! *(Sourires.)* Je veux parler de M. Faure, ce qui ne veut pas dire que je mésestime la qualité de ses prédécesseurs, dont M. Mermaz.

Madame Lienemann, vous soulevez un problème considérable. Je ne serais pas tout à fait responsable en vous répondant en quelques minutes, si ce n'est pour donner des orientations.

Les transports de banlieue à banlieue entrent dans nos préoccupations. Nous essaierons d'en faire le point central de la prochaine discussion du plan avec les autorités régionales de l'Ile-de-France, en prenant en compte non seulement les transports radiaux - c'est-à-dire convergeant vers Paris - mais aussi le transport collectif de banlieue à banlieue. Nous sommes de ceux qui ont déjà pris des initiatives pour lancer des projets de banlieue à banlieue. Mais ils sont pour le moment limités et il faut les intégrer à un schéma plus riche et plus développé.

Vous soulevez un problème qui est intéressant, à savoir que ce projet va relier des pôles urbains entre eux. C'est important, c'est indispensable. J'ai confié à M. Rousset, responsable du S.T.P., une réflexion sur le développement des transports collectifs dans la région Ile-de-France et sur le problème du schéma des déplacements dans cette région. Il faudra que je m'assure que cette réflexion n'est pas encore trop centrée sur les axes un peu traditionnels de ce déplacement et si, au sein de la région Ile-de-France, on ne peut pas coupler cette réflexion avec les études menées secteur par secteur. En province, les relations entre un équipement comme Orly et l'ensemble du système urbain qui l'entoure auraient été étudiées depuis longtemps et le système de transports en commun aurait déjà essayé de répondre aux préoccupations.

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** En effet !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je suis tout à fait d'accord pour dégager des moyens financiers afin de mener le plus rapidement cette réflexion en association avec M. Rousset et d'aboutir à la synthèse qui s'impose.

Mon problème n'est pas de savoir si c'est la direction des transports terrestres ou celle des routes qui a raison. Elles sont l'une et l'autre servies par des fonctionnaires en tous points remarquables. Je leur demande de faire leur travail. A nous d'assurer la coordination de leurs travaux.

C'est un problème de programmation, de choix.

Sortant de votre secteur géographique, madame le député, je rappellerai que la portion d'autoroute A 16 qui arrive par le nord dans la région Ile-de-France et qui est difficilement acceptée par les collectivités territoriales concernées répond à

80 p. 100 à des besoins de déplacement au sein de la banlieue et à 20 p. 100 seulement à des besoins de déplacement depuis le nord de cette autoroute.

C'est donc l'ensemble du problème qui est à prendre en compte. Nous ferons les arbitrages entre transport collectif et autoroute, mais il faut mener la réflexion conformément à ce que vous souhaitez. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Thierry Mandon.** Très bon ministre. La tâche de son successeur sera difficile !

3

### DÉPÔT D'UNE MOTION DE CENSURE

**M. le président.** M. le président de l'Assemblée nationale a reçu aujourd'hui, à douze heures, une motion de censure (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste*) déposée en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution par MM. Charles Millon, Bernard Pons, Pierre Méhaignerie et soixante-seize membres de l'Assemblée (1), ...

**M. Thierry Mandon.** Des noms ! Des noms !

**M. Jean-Pierre Baucmier.** C'est la marche du siècle !

**M. le président.** ... le Premier ministre ayant engagé la responsabilité du Gouvernement pour l'adoption des articles 92 à 99 du projet de loi de finances pour 1991, compte tenu des amendements dont il a donné connaissance à l'Assemblée, au cours de la troisième séance du jeudi 15 novembre 1990.

Je donne lecture de la motion de censure. (« Ah ! » sur les bancs du groupe socialiste.)

« L'Assemblée nationale, considérant que le projet de contribution sociale généralisée est présenté sous forme de lettre rectificative par le Gouvernement, ce qui marque le caractère hâtif et improvisé de son élaboration, ...

**M. Eric Raoult.** C'est vrai !

**M. Thierry Mandon.** C'est un mauvais début !

**M. le président.** « Considérant que le dispositif proposé aboutira à la création insidieuse d'un nouvel impôt, sans qu'aucune réflexion d'ensemble n'ait été engagée ni un plan proposé sur la nécessaire adaptation du système de protection sociale aux nouvelles conditions démographiques et économiques de la France ...

**MM. René Beaumont et Eric Raoult.** C'est vrai aussi !

**M. le président.** « Considérant que la complexité du dispositif proposé, ainsi que le mode d'affectation retenu pour la contribution qu'il institue, sont de nature à mettre en doute l'efficacité de ce nouveau mode de financement de la protection sociale, particulièrement en ce qui concerne les retraites, ...

**M. Eric Raoult.** M. Gayssot l'a dit !

**M. le président.** « Censure le Gouvernement, conformément à l'article 49, alinéa 3, de la Constitution. »

**M. Michel Giraud.** On pourrait la voter !

**M. le président.** En application de l'article 155, alinéa 3, du règlement, l'Assemblée prend acte de ce dépôt.

La conférence des présidents a fixé au lundi 19 novembre, à seize heures, la date de la discussion de cette motion de censure.

(1) La présente motion de censure est appuyée par les soixante-dix-neuf signatures suivantes :

MM. Millon, Pons, Méhaignerie, Léotard, Longuet, de Charette, Santini, André Rossi, Bégault, Bayard, Perrut, Lestas, Caro, Kergueris, de Villiers, Proriot, Moyné-Bréssand, Meylan, Chollet, Gatignol, d'Ornano, François d'Aubert, Mestre, Beaumont, Francis Delattre, Rigaud, Meslin, Borotra, Chamard, Jean de Gaulle, Chirac, Juppé, Labbé, Balladur, Ckarié, Goss-Juff, Mme Bachelot, MM. Giraud, Cazenave, Perben, Poujade, Gorse, Sarkozy, Fillon, Pinte, Léonard, Pandraud, Mazeaud, Dolige, Jonemann, Masdeu-Arus, Nungesser, Jean-Louis Masson, Ollier, Jean-Louis Debré, Drut, Toubon, Jean-Claude Mignon, Tiberi, Auburger, Fuchs, Mme Monique Papon, MM. Landrain, Grimaud, Gengenwin, Birraux, Voisin, Rochebloine, Baudis, Mme Isaac-Sibille, MM. Foucher, Quellec, Couanau, Bayrou, Chavanes, Adrien Durand, Jacquemin, Bouvard et Bernard Bosson.

Le vote interviendra le même jour à partir de vingt et une heures trente.

4

### LOI DE FINANCES POUR 1991 (DEUXIÈME PARTIE)

#### Reprise de la discussion d'un projet de loi

**M. le président.** Nous reprenons la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1991.

#### ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORT ET MER

##### TRANSPORTS TERRESTRES, ROUTES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE (*suite*)

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

Nous poursuivons par les questions du groupe du Rassemblement pour la République.

La parole est à M. Eric Raoult.

**M. Eric Raoult.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, les moyens de transport en région parisienne vont-ils devenir les diligences du Far-West ? C'est la question que l'on peut raisonnablement se poser quand on a vu, voici quelques semaines, un détournement d'autobus entre Bobigny et Montfermeil sur la ligne 247 et sa mise à sac dans la cité des Bosquets.

**M. Thierry Mendou.** Le shérif Raoult...

**M. Eric Raoult.** Cette agression sur le réseau surface de la R.A.T.P. n'est pas isolée, monsieur Mandon. Vous en aurez dans votre circonscription d'ici peu de temps. Nous en avons d'ailleurs parlé avec Julien Dray...

**M. Thierry Mandon.** Ce n'est pas la même circonscription !

**M. Guy Bêche.** C'est Julien Dray qui communique les informations à M. Raoult !

**M. Eric Raoult.** Un machiniste avait été, voici quelques semaines, vous le savez, monsieur le ministre, poignardé sur une ligne de la banlieue nord.

Ces agressions sur le réseau de surface font suite à tous les actes de violence, rackets, ventes de drogue, que l'on déplore dans le métro. Avec, notamment, mon collègue Michel Giraud, je veux rendre hommage, monsieur le ministre, au courage du président-directeur général de la R.A.T.P. ...

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

**M. Eric Raoult.** ... qui a eu en des moments difficiles non pas une langue de bois mais une langue de fer pour dénoncer le caractère inadmissible de cette situation. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

**M. Thierry Mendou et Mme Marie-Noëlle Lienemann.** C'est vrai !

**M. Eric Raoult.** Tous les personnels de la R.A.T.P. ont été, monsieur le ministre, bouleversés par ces actes, ceux qui sont dans les dépôts de Pavillon-sous-Bois et de Saint-Mandé en région parisienne, comme leurs collègues du réseau A.P.T.R. qui sont victimes souvent d'agressions identiques, sans oublier les machinistes de la S.N.C.F. qui ont vu le week-end dernier, sur la ligne Paris-Est-Meaux, des bandes de Zoulous s'affronter sur les rames de la S.N.C.F. à coups de bates de base-ball. Ce n'est pas encore le métro new-yorkais, monsieur le ministre, mais l'on s'en rapproche : Le Bronx ou l'East-Side sont à nos portes.

Question sécuritaire que la mienne peut-être. Mais, monsieur le ministre, comme nous l'avons récemment indiqué au président-directeur général de la R.A.T.P. avec une délégation de cinq députés R.P.R. mandatés par Jacques Chirac et Bernard Pons, à laquelle Michel Giraud, a souhaité participer comme nous tous pour montrer son émotion, nous sommes particulièrement inquiets tant au nom des usagers qu'au nom



des élus, qui sont concernés par ce développement de l'insécurité, et aussi au nom des machinistes, tous syndicats confondus, qui ont commencé, vous le savez, une grève de quarante-huit heures voici quelques semaines. Une délégation d'élus de l'opposition de la Seine-Saint-Denis a obtenu une audience auprès de vos services.

Les questions que je souhaite vous poser sont les suivantes : le droit à voyager en sécurité pour les usagers, le droit à travailler dans la même sécurité à la R.A.T.P., à la S.N.C.F. ou dans le réseau A.P.T.R. de la région parisienne va-t-il être enfin respecté ? Quelles dispositions, quels moyens comptez-vous mettre en œuvre pour assurer cette sécurité ? *(Applaudissements sur de nombreux bancs.)*

**M. Thierry Mandon.** Très bonne question !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, votre préoccupation est partagée sur tous les bancs de l'Assemblée, comme par l'ensemble de nos concitoyens. Vous ne pouvez pas imaginer un instant que les responsables qui sont à la tête de ces deux entreprises, qui desservent la banlieue - la R.A.T.P. et la S.N.C.F. -, ne sont pas fortement préoccupés par les déprédations et plus directement par les agressions dont sont victimes les usagers ainsi que des salariés dans le cadre de leur travail quotidien.

Devant la recrudescence d'un certain nombre d'actes, à la demande des autorités gouvernementales - je dis « à la demande des autorités gouvernementales » parce que j'associe bien entendu mon collègue Pierre Joxe, responsable des forces de police, à l'effort qui est mené -, des réunions ont été organisées dans chaque département autour du préfet, avec les responsables de tous les services qui ont un rôle à jouer dans cette affaire.

Plusieurs mesures ont été décidées et immédiatement mises en œuvre. Ayant le souci d'être concret, je vais les récapituler : renforcement des rondes de police en soirée et la nuit, généralisation de liaisons directes entre le P.C. d'exploitation des bus de la R.A.T.P. et les salles de commandement des directions départementales des polices urbaines en vue de déclencher le plus rapidement possible l'intervention sur le terrain si cela est nécessaire ; renforcement des contacts directs entre les responsables locaux de la R.A.T.P. et ceux des polices nationales ; accompagnement par la police des bus desservant les secteurs à risques pendant les heures les plus sensibles.

Ce sont des mesures qui s'inscrivent dans ce qu'il faut appeler un plan d'urgence et la dernière, en particulier, répond spécifiquement aux préoccupations que vous avez évoquées.

Par ailleurs, sur le plan institutionnel a été décidée la création de commissions mixtes de « sécurité » réunissant périodiquement dans chaque département les représentants de la police urbaine, de la justice, de la R.A.T.P. Il faut en effet que dans de tels cas les interpellations aient des suites.

Ce programme a été complété depuis un certain nombre de mois par des dispositions propres et internes à la R.A.T.P. visant notamment à assurer une meilleure protection des agents. Un groupe de travail comprenant trois hauts fonctionnaires représentant l'Intérieur, la Justice et les Transports a d'ailleurs été mis en place pour faire le point des mesures et éventuellement des propositions complémentaires. Il sera en liaison avec les élus des secteurs concernés qui peuvent avoir certaines idées à présenter. C'est indispensable. Je tiens d'ailleurs à souligner que mes collaborateurs devaient recevoir une délégation à votre demande. Le seul ennui, c'est qu'elle n'est pas venue. Je suis toujours prêt à recevoir une délégation qui désire exprimer un certain nombre de préoccupations, surtout si elles sont accompagnées de propositions, ce qui est souvent le cas.

Pour terminer, mesdames et messieurs, je dirai qu'il y a une cohérence entre les budgets que nous examinons depuis le début de la semaine. En effet, la diminution de ces phénomènes de délinquance et d'insécurité dans certaines banlieues dépend de l'effort qui sera fait en matière d'urbanisme, de logement social et d'amélioration des quartiers dégradés. C'est une politique globale qu'il faut mener.

**M. Thierry Mandon.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je viens d'évoquer les mesures permettant d'assurer des éléments de sécurité immédiate, mais il faut tenir compte de l'ensemble de la politique de la ville. C'est la raison pour laquelle j'aurai peut-être, dans quelques instants, le plaisir de voir cet effort appuyé par un vote positif de votre part. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. Eric Raoult.** Monsieur le ministre, nous avons su à dix-sept heures que nous serions reçus à neuf heures trente le lendemain matin !

**M. le président.** C'est une question d'organisation que vous réglerez dans les couloirs !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je renouvelle mon accord pour qu'une délégation soit reçue. Nous nous mettrons d'accord sur l'horaire !

**M. le président.** La parole est M. Roland Vuillaume.

**M. Roland Vuillaume.** Revenons à la province, monsieur le ministre. Les ministres de l'équipement et des transports se succèdent mais les problèmes demeurent.

Aux mêmes questions nous avons obtenu, jusqu'à présent - j'espère qu'aujourd'hui ce sera différent - pratiquement toujours les mêmes réponses. Je dirai même, mais ce ne sont pas vos services qui sont en cause, que des services administratifs font preuve d'une certaine imagination comme s'ils voulaient reporter aux calendes grecques un examen sérieux des dossiers.

Ma première intervention à l'Assemblée, il y a dix ans, portait déjà sur la R.N. 57. Entre-temps des travaux ont tout de même été accomplis.

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

**M. Roland Vuillaume.** J'évoquerai un tronçon routier que M. le Président de la République connaît bien pour l'emprunter parfois incognito. *(Murmures sur certains bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

Je vous ai interrogé le 7 juin sur ce tronçon entre Pontarlier et la frontière suisse. Du côté suisse une voie expresse à trois ou quatre voies reliant les autoroutes helvètes à la frontière française vient d'être inaugurée en grande pompe par nos amis et voisins suisses.

Or, côté France, cette voie expresse se prolonge par une route nationale, la R.N. 57, axe nord-sud, entre l'Europe du nord et l'Europe du sud, via la Suisse. Sur ces vingt kilomètres, elle est étroite, sinueuse, dangereuse traversant des bourgs et des villages. En hiver, vous imaginez ce qu'il en est.

Monsieur le ministre, il est inutile, parce que tous vos prédécesseurs disaient la même chose, de rappeler les objectifs du X<sup>e</sup> Plan. Je les connais. Pour ce tronçon ne sont prévus que quelques crédits d'études. Votre collègue M. Fauroux avait souligné il y a quelque temps : « l'impérieuse nécessité de définir en permanence des politiques de correction ». Eh bien ! je crois que c'est le cas. Face à une situation exceptionnelle, nous devrions prendre des mesures exceptionnelles.

Je disais tout à l'heure que des services administratifs avaient parfois de l'imagination. Un de vos collègues m'a répondu : « Votre route pose un problème parce que, en Suisse, la limitation du tonnage est de vingt-huit tonnes, et aussi parce qu'elle est surtout utilisée par les nombreux travailleurs frontaliers !

Ceux qui connaissent cette région - c'est le cas de M. Guy Bêche, ici présent - savent que toutes les routes qui donnent accès à la Suisse connaissent toutes les mêmes problèmes. Le cas de la R.N. 57 n'est pas spécifique.

Pour toutes ces raisons, monsieur le ministre, je vous demande de bien vouloir prendre sérieusement en considération ce dossier. Nous sommes fiers d'être Français. Or, quelle image de la France donnons-nous à nos amis et voisins suisses ?

**M. Guy Bêche.** Eh oui !

**M. Roland Vuillaume.** Je souhaite donc que vous-même - où à défaut, le directeur des routes -, vous vous rendiez sur place afin que vous puissiez prendre en considération cette situation. J'irai même jusqu'à vous donner un « tuyau ». Le

train part à sept heures seize de la gare de Lyon. Vous serez de retour à seize heures trente. Entre-temps, vous aurez pu faire deux heures et demie de visite.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Par T.G.V. ?

**M. Roland Vuillema.** Oui, il y a un T.G.V. Paris-Lausanne. Vous feriez ainsi coup double !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, je ne sais pas très bien dans quel sens je dois interpréter votre invitation.

**M. Michel Graud.** Vous êtes invité !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Ça, j'ai compris !

Mais, compte tenu des conditions de desserte que vous évoquez, j'ai l'impression qu'on en revient à la question que vous m'avez posée tout à l'heure sur l'utilité du T.G.V. Puisque la desserte est telle que vous le dites, faut-il, en plus, discuter d'un train à grande vitesse ? Heureusement que - si j'ai bien compris - votre collègue Bêche, lui, défend le T.G.V. !

**M. Guy Bêche.** Oui !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Mais j'en reviens à votre question.

Comme vous le savez, les contrats de plan existent depuis un certain nombre d'années. Je ne suis d'ailleurs pas sûr que vous ayez voté pour. Quand je regarde le contrat de plan de votre région, je constate que 300 millions de francs sont consacrés à l'aménagement des infrastructures, et que nous réalisons la rocade Sud-Ouest de Besançon, la déviation de Pontarlier et un certain nombre de sections sur la route nationale à deux fois deux voies R.N. 57. C'est quelque chose qui a été signé entre l'Etat et la région.

Je m'efforce, dans le cadre de ce budget, de respecter la réalisation des contrats de Plan. Or vous venez me dire : « Il faudrait que vous preniez plus de la R.N. 57 ! » Non ! Je ne peux pas ! Je ne peux pas prendre plus d'une infrastructure qui n'a pas été inscrite dans le contrat de plan. Je suis prêt à discuter avec vous pour faire en sorte que, dès le début du prochain contrat de plan, les objectifs de la R.N. 57 puissent être mis en œuvre, à la condition que le partenaire de l'Etat qu'est la région inscrive cette liaison en toute priorité. Il ne faut pas se tromper de lieu de débat. Le débat sur les priorités a eu lieu au moment de la discussion du contrat de plan. Je ne peux pas, à trois ans du contrat de plan, réintroduire une priorité supplémentaire. Mon partenaire, c'est la région. Elle ne l'a pas retenu dans cet ordre-là. Et nous mettons tout de même 300 millions de francs. On ne peut donc pas dire que nous ne faisons rien en matière d'infrastructures dans votre région. D'ailleurs, les contrats de plan qui ont été signés pour le X<sup>e</sup> Plan ont eu une évolution extraordinairement positive en matière de crédits routiers.

Certes, je comprends votre préoccupation, monsieur le député, mais, dans le contexte d'aujourd'hui, je ne peux pas y répondre. Je suis prêt à faire avancer les études et les réserves foncières, parce que, là, je travaille à la marge de l'engagement budgétaire des 300 millions de francs, de façon qu'au début du prochain Plan on puisse immédiatement intervenir sur la R.N. 57, sous réserve qu'il y ait eu accord avec la région.

**M. Eric Reault.** Encore la faute des régions !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Non ! Je n'ai pas dit que c'est leur faute. Je dis qu'on a fait des choix de priorités.

**M. le président.** Nous en avons terminé avec les questions.

J'appelle les crédits inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et mer » et l'article 89 rattaché aux crédits des transports terrestres, des routes et de la sécurité routière.

#### ÉTAT B

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

« Titre III : 428 814 003 francs ;

« Titre IV : 4 281 490 368 francs. »

#### ÉTAT 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 : 11 516 209 000 francs ;

« Crédits de paiement : 4 665 924 000 francs. »

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

« Autorisations de programme : 15 965 849 000 francs ;

« Crédits de paiement : 5 926 512 000 francs. »

#### ÉTAT D

TABLEAU, PAR CHAPITRE, DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ACCORDÉES PAR ANTICIPATIONS SUR LES CRÉDITS A OUVRIR EN 1992

NUMÉRO du chapitre	SERVICE	TITRE III
35-42	EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER II. - Transports intérieurs 2. Routes Routes. - Entretien et fonctionnement	20 000 000

La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le président, le Gouvernement demande la réserve du vote sur les crédits inscrits sur la ligne « Equipement, logement, transports et mer » à l'état B, titres III et IV, à l'état C, titres V et VI, et à l'état D.

**M. Bruno Bourg-Broc.** C'est scandaleux !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je remercie les parlementaires présents pour le débat que nous avons pu avoir pendant toute cette matinée.

**M. le président.** La réserve est de droit.

Il appartiendra au Gouvernement de fixer la date à laquelle seront appelés les votes réservés.

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

5

#### ORDRE DU JOUR

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

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

Equipement et transports : transports terrestres, routes et sécurité routière et article 89 (suite).

Annexe n° 21 (Transports terrestres et S.N.C.F.). - M. Claude Germon, rapporteur spécial.

Annexe n° 20 (Rectifié) (Routes et sécurité routière). - M. Louis Mexandeau, rapporteur spécial ; avis n° 1640, tome VI (Routes et sécurité routière - Transports terrestres et S.N.C.F.), de M. Jean-Pierre Baeumler, au nom de la commission de la production et des échanges.

Economie, finances et budget : charges communes, services financiers, comptes spéciaux du Trésor (articles 52 à 60), taxes parafiscales (lignes 1 à 47 et 50 à 52 de l'état E) et article 61 ; budget annexe de l'Imprimerie nationale ; budget annexe des Monnaies et médailles.

Annexe n° 13. Volume I (charges communes) et volume II (services financiers). - M. Jean-Marc Ayrault, rapporteur spécial.

Annexé n° 14 (secteur public). - M. Jean Le Garrec, rapporteur spécial.

Annexe n° 44 (comptes spéciaux du Trésor). - M. Dominique Gambier, rapporteur spécial.

Annexe n° 45 (taxes parafiscales). - M. Jean Tardito, rapporteur spécial.

Annexe n° 40 (Imprimerie nationale). - M. Jean-Jacques Jegou, rapporteur spécial.

Annexe n° 42 (Monnaies et médailles). - M. Michel Giraud, rapporteur spécial.

Articles non rattachés : articles 62, 63, 64, 66 à 83.

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

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

La séance est levée.

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

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

CLAUDE MERCIER



# *LuraTech*

## *www.luratech.com*



*LuraTech*

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