

# JOURNAL OFFICIEL

**DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

DÉBATS PARLEMENTAIRES

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

---

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

10<sup>e</sup> Législature

**PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1993-1994**

**(50<sup>e</sup> SÉANCE)**

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

**2<sup>e</sup> séance du mercredi 3 novembre 1993**



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

1. **Questions au Gouvernement** (p. 5289).
  - ALLOCATION LOGEMENT POUR LES ÉTUDIANTS (p. 5289)  
Mme Véronique Neiertz, M. François Fillon, ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.
    - RELANCE EUROPÉENNE (p. 5289)  
MM. Michel Destot, Alain Juppé, ministre des affaires étrangères.
      - CONTRATS EMPLOI-SOLIDARITÉ (p. 5290)  
MM. Jean Glavany, Nicolas Sarkozy, ministre du budget, porte-parole du Gouvernement.
    - ATELIERS FERROVIAIRES DE VITRY-SUR-SEINE (p. 5291)  
MM. Paul Mercieca, Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.
      - POLITIQUE DE L'EMPLOI (p. 5292)  
Mme Muguette Jacquaint, M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.
        - UTILISATION DES FORCES DE POLICE (p. 5292)  
MM. Alfred Muller, Daniel Hoeffel, ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.
          - ZONE D'OBJECTIF 5 b (p. 5293)  
MM. Jean-Claude Lenoir, Daniel Hoeffel, ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.
            - SÉCURITÉ À L'ÉCOLE (p. 5294)  
MM. Robert Pandraud, François Bayrou, ministre de l'éducation nationale.
    - ATTENTAT DANS LE X<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT DE PARIS (p. 5295)  
MM. Claude-Gérard Marcus, Daniel Hoeffel, ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.
    - ALLOCATION LOGEMENT POUR LES ÉTUDIANTS (p. 5295)  
MM. Bruno Bourg-Broc, François Fillon, ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.
      - CRISE DE LA PRODUCTION PORCINE (p. 5296)  
MM. Pierre Laguilhon, Jean Puech, ministre de l'agriculture et de la pêche.
        - VERRERIE DE SAINT-GOBAIN (p. 5297)  
MM. Jean-Claude Lamant, Gérard Longuet, ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur.
    - ARTISANS, COMMERÇANTS ET GRANDES SURFACES (p. 5297)  
MM. Jean Auclair, Alain Madelin, ministre des entreprises et du développement économique, chargé des petites et moyennes entreprises et du commerce et de l'artisanat.
      - MAÎTRISE DES POLLUTIONS AGRICOLES (p. 5298)  
MM. Robert Galley, Michel Barnier, ministre de l'environnement.

## NÉGOCIATION SUR L'ORGANISATION COMMUNE DU MARCHÉ DES VINS (p. 5299)

MM. Gérard Larrat, Jean Puech, ministre de l'agriculture et de la pêche.

## TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE (p. 5299)

MM. Michel Voisin, Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

## DÉPISTAGE DU SIDA (p. 5300)

MM. Pierre Hellier, Philippe Douste-Blazy, ministre délégué à la santé.

## RETRAITES DES VEUVES CIVILES (p. 5301)

Mmes Jeanine Bonvoisin, Simone Veil, ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville.

## SIÈGE DU PARLEMENT EUROPÉEN (p. 5301)

Mme Marie-Thérèse Boisseau, M. Alain Lamassoure, ministre délégué aux affaires européennes.

## *Suspension et reprise de la séance* (p. 5302)

## PRÉSIDENTE DE M<sup>me</sup> NICOLE CATALA

2. **Rappel au règlement** (p. 5302).  
M. Jean-Pierre Brard, Mme le président.
3. **Loi de finances pour 1994 (deuxième partie)**. – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5303).  
Mme le président.

## ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

### Équipement et transports, aviation civile (suite)

Réponses de M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, aux questions de: MM. André Poggi, Marc-Philippe Daubresse, Jean-Paul Fuchs, Gérard Saumade, Jean-Claude Lenoir, Jérôme Bignon, Gilbert Meyer, Serge Charles, Jacques Brunhes, Jean-Pierre Brard, François Asensi, Jean-Pierre Defontaine, Louis Le Pensec, Michel Jacquemin, Harry Lapp, Daniel Mandon, Claude Demassieux, Jean Diebold, Roland Nungesser, Daniel Colliard, Georges Sarre, Alain Roëter, Jean-Pierre Calvel, Rudy Salles, Maurice Ligot, Robert Huguenard, Michel Bouvard, Alain Marsaud.

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

4. **Ordre du jour** (p. 5325).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

La séance est ouverte à quinze heures.

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

1

## QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

Nous commençons par le groupe socialiste.

### ALLOCATION LOGEMENT POUR LES ÉTUDIANTS

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Neiertz.

**Mme Véronique Neiertz.** Monsieur le ministre de l'enseignement supérieur, l'allocation de logement social pour les étudiants a été créée en 1991 pour permettre l'accès à l'université d'un plus grand nombre d'étudiants. Cette allocation est de 1 074 francs en région parisienne et de 945 francs en province ; 350 000 étudiants en bénéficient. Or ils ont appris récemment par la presse que vous aviez l'intention de réduire l'allocation de 65 p. 100.

Si l'on peut comprendre qu'elle soit attribuée sous condition de ressources, pensez-vous opportun d'aggraver brutalement et sans aucune concertation les conditions de vie matérielles des étudiants ? Pensez-vous opportun d'ajouter à l'angoisse des jeunes de ne pas trouver d'emploi à l'issue de leurs études celle de ne plus pouvoir payer leur loyer ?

De plus, si l'on sait que, dans plusieurs villes universitaires, le logement social étudiant représente près de 70 p. 100 des permis de construire, pensez-vous opportun de porter ainsi atteinte à la relance du bâtiment, que par ailleurs le Gouvernement appelle de ses vœux ?

Monsieur le ministre, la rentrée universitaire se passe mal. (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. Jean-Luc Reitzer.** La faute à qui ? Quel culot !

**Mme Véronique Neiertz.** Dans un très grand nombre d'universités, les étudiants se mobilisent, inquiets de cette réduction de l'allocation logement social. Ils demandent donc une réponse claire et rapide de votre part. Allez-vous maintenir cette allocation ou allez-vous la réduire comme peau de chagrin à 345 francs, en méconnaissant gravement les difficultés matérielles et le profond besoin d'autonomie et d'indépendance des jeunes aujourd'hui ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.

**M. François Fillon, ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.** Tout d'abord, madame le député, la rentrée se passe bien dans 80 p. 100 des universités fran-

çaises. Si des difficultés sont apparues dans quelques établissements, notamment dans des disciplines comme la sociologie, la psychologie et les lettres, c'est en raison du retard qui a été pris dans la construction des bâtiments universitaires, retard que le Gouvernement a décidé de combler en augmentant de plus de 20 p. 100 les crédits. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

L'allocation logement, comme vous souhaiteriez qu'elle soit supprimée, madame ! La réalité est tout autre. Contrairement aux informations qui circulent...

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** Dans la presse...

**M. le ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.** ...l'allocation logement ne sera supprimée pour personne. (« Bravo ! » sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)

Ce qui est en cause, c'est le cumul pour les familles à revenu élevé de l'avantage fiscal que donne le quotient familial et de l'allocation logement. Le Gouvernement a souhaité, dans un esprit de justice sociale, que les familles ayant des revenus supérieurs à 20 000 francs par mois ne puissent pas cumuler ces deux avantages. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*) Un choix sera offert aux familles et aux étudiants.

J'ajoute que l'allocation logement, telle que vous l'avez conçue, entraînera pour l'État, en année pleine, si rien n'est fait, près de 10 milliards de dépenses, qui sont à rapprocher des 43 milliards consacrés à l'enseignement supérieur.

**M. Jean-Claude Tardito.** C'est un investissement à long terme.

**M. le ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.** Le dispositif qui a été mis en place donne lieu dans de nombreux cas à des abus scandaleux. Savez-vous par exemple que des étudiants louent des chambres à leur propre famille ?

**M. Charles Ehrmann.** Ils ne le savent pas !

**M. le ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.** Savez-vous que des promoteurs immobiliers ont augmenté les loyers du montant de l'allocation logement le jour où elle a été mise en place ?

On ne pouvait pas laisser durer une situation aussi inacceptable. Le Gouvernement veut prendre une mesure de justice sociale, et je suis convaincu que vous aurez à cœur de la soutenir. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

### RELANCE EUROPÉENNE

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

**M. Michel Destot.** Monsieur le Premier ministre, le dernier sommet européen de Bruxelles s'est terminé en demi-teinte car, pour un grand nombre de nos compa-

triores, il apparaît clairement que l'Union européenne n'apporte pas véritablement de solutions concrètes à la crise économique et sociale qui secoue nos pays.

Cette Union européenne, c'est 340 millions d'habitants, mais c'est aussi, malheureusement, 17 millions de chômeurs.

Face à cette situation, certains, et notamment Michel Rocard, ont lancé l'idée d'une nouvelle donne européenne, un *new deal* qui pourrait prendre la forme d'un emprunt de 50 milliards d'écus, le Président de la République estimant même qu'on pourrait aller jusqu'à 100 milliards d'écus, c'est-à-dire 700 milliards de francs. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Avec un tel emprunt à court terme, nous pourrions lancer une série de grands travaux dans les régions les plus défavorisées pour développer de grandes infrastructures de communication, dans les quartiers ou des banlieues défavorisées pour aménager un habitat social...

**M. Charles Ehrmann.** Pourquoi ne l'avez-vous pas fait avant ?

**M. Michel Destot.** ... ou pour lancer des travaux de protection de l'environnement qui, nous le savons tous, sont très créateurs d'emplois.

Une telle orientation donnerait du corps à la politique d'aménagement du territoire que vous voulez lancer. Elle serait aussi une réponse concrète en matière d'emploi. Elle donnerait enfin et peut-être surtout un sens à l'Europe, de la croissance, qui redeviendrait une Europe de la protection sociale et de l'égalité.

Pour cela, monsieur le Premier ministre, il faut une volonté politique. L'avez-vous ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. - Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

**M. Alain Juppé, ministre des affaires étrangères.** Monsieur le député, je ne peux vous dissimuler ma surprise. J'avais cru comprendre que le traité sur l'Union européenne avait été porté sur les fonts baptismaux par le précédent gouvernement, grâce auquel une nouvelle donne européenne allait enfin se jouer entre les douze membres de la Communauté européenne. Or, vous voici tout d'un coup en train d'en réclamer une nouvelle. Ne trouvez-vous pas qu'il est un peu tôt pour changer votre fusil d'épaule ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Cela dit, j'en viens au fond.

La meilleure manière d'être déçu par un Conseil européen, c'est de faire croire qu'il va apporter ce qu'il n'est pas fait pour apporter. Ce Conseil européen exceptionnel a été organisé pour marquer la date d'entrée en vigueur du traité sur l'Union européenne. C'est ce qui a été fait.

D'abord, a été confirmé le passage à la deuxième phase de l'Union économique et monétaire, ce qui nous a permis au passage de régler le problème des sièges et de confirmer la tenue de douze sessions plénières du Parlement européen à Strasbourg, ce qui est une satisfaction notable pour la France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Ensuite, ont été lancées cinq actions communes en matière de politique extérieure et de sécurité commune, et envisagés les problèmes de l'élargissement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1995.

La croissance et l'emploi, qui sont à l'évidence le sujet de préoccupation numéro un de tous les Européens, seront l'objet du Conseil européen ordinaire qui doit se tenir à Bruxelles au mois de décembre prochain.

Dans cette perspective, on peut tout à fait réfléchir, c'est vrai, à une initiative européenne de croissance plus importante que celle qui avait été décidée à Edimbourg. La semaine dernière, d'ailleurs, nous avons tout fait pour que cette première initiative puisse se concrétiser, mais permettez-moi de vous donner deux chiffres. A Edimbourg et Copenhague, on avait prévu une facilité, c'est-à-dire des possibilités de prêts supplémentaires pour huit milliards d'écus. Savez-vous combien de milliards ont été effectivement utilisés ? A peine plus de trois ! Je ne suis pas du tout hostile à ce que l'on lance de nouveaux chiffres, 50 milliards, 100 milliards ! Mais commençons donc par utiliser ce qui existe avant de nous lancer dans des propositions nouvelles que nous ne sommes pas sûrs de pouvoir réaliser.

Au sommet de Bruxelles, nous avons par ailleurs décidé d'élargir la facilité décidée à Edimbourg aux transports, à l'énergie, à la rénovation urbaine. Espérons que les promesses déjà faites pourront ainsi être tenues dans des délais plus brefs. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union de la démocratie française et du Centre.*)

#### CONTRATS EMPLOI-SOLIDARITÉ

**M. le président.** La parole est à M. Jean Glavany.

**M. Jean Glavany.** Monsieur le Premier ministre, vous avez affirmé que votre priorité serait la lutte contre le chômage. Tôt ou tard, vous serez jugé sur vos résultats dans ce domaine. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République.** Comme vous l'avez été !

**M. Jean Glavany.** En attendant, nous jugeons vos actes, ces actes que nous vivons sur le terrain. Depuis quelques semaines - et, messieurs les élus de la majorité, vous devez vivre la même chose - dans nos communes, dans nos cantons, dans nos villes, ils prennent la forme de dispositions restrictives en matière de contrats emploi-solidarité.

Ces nouvelles dispositions frappent essentiellement et massivement des jeunes privés du jour au lendemain de ces contrats. Ma question sera donc très simple : êtes-vous prêt à mettre vos paroles en accord avec vos actes et donc à lever ces mesures restrictives, pour mieux lutter contre le chômage ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre du budget, porte-parole du Gouvernement.

**M. Nicolas Sarkozy, ministre du budget, porte-parole du Gouvernement.** Monsieur Glavany, si le sujet n'était si grave, je me permettrais de vous dire que vous ne manquez pas d'humour.

Lorsque nous sommes arrivés au gouvernement, au mois d'avril dernier, nous avons constaté que, sur les 650 000 contrats emploi-solidarité qui avaient été consommés en 1992, vous n'aviez prévu le financement que de 200 000 d'entre eux. (« Hou ! » sur de nombreux bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)

**M. Michel Berson.** C'est faux !

**M. le ministre du budget.** Nous avons dû financer 450 000 contrats pour lesquels rien n'était prévu.

Ces chiffres ne sont pas ceux de la polémique mais ceux de la réalité ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

On peut par ailleurs s'interroger sur l'utilité pour la réinsertion des jeunes de ces contrats emploi-solidarité. Cependant, dans les circonstances difficiles que connaît notre pays, M. le Premier ministre a demandé que tous les contrats utilisés en 1993 soient systématiquement reconduits et budgétés en 1994. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Jean-Pierre Balligand.** C'est faux ! (« C'est vrai ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)

**M. le ministre du budget.** Tous, sans l'ombre d'une exception !

**M. Jean-Yves Le Déaut.** C'est faux !

**M. le ministre du budget.** C'est pourquoi j'ai le plaisir de confirmer à la représentation nationale que le projet de budget pour 1994 prévoit le financement de 650 000 contrats emploi-solidarité. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Un dernier mot. Lorsque nous sommes arrivés aux affaires, nous avons trouvé une multiplicité des déficits. Nous avons pris les mesures nécessaires pour les combler !

**Mme Véronique Neiertz.** C'est faux !

**M. le ministre du budget.** Lorsque nous sommes arrivés aux affaires, 60 000 entreprises mouraient chaque année. J'ai plaisir à indiquer à la représentation nationale qu'au mois de septembre dernier, pour la première fois, le nombre des faillites d'entreprises a reculé de près de 20 p. 100.

**M. Didier Boulaud.** C'est faux ! Ce n'est pas la question !

**M. le ministre du budget.** Depuis deux ans, la France attendait cette éclaircie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.* - *Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Enfin, parce que nous voulons soutenir la demande, nous avons engagé la grande réforme de l'impôt sur le revenu.

Oui, nous serons jugés aussi par les Français sur notre bilan en matière de lutte pour l'emploi (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**Mme Martine David.** Zéro !

**M. le ministre du budget.** ... comme ils ont jugé les dix années de socialisme qui se sont traduites par le doublement du nombre de chômeurs dans ce pays. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.* - *Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Ce n'est pas un hasard si vous avez été battus ! Vous avez doublé le nombre des chômeurs et ceux-ci restent plus longtemps au chômage. Tel est le bilan dont nous avons hérité, et tel est le bilan que nous voulons redresser ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. Jean-Pierre Balligand.** Zéro ! Vous n'avez pas répondu à la question.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe communiste.

#### ATELIERS FERROVIAIRES DE VITRY-SUR-SEINE

**M. le président.** La parole est à M. Paul Mercieca.

**M. Paul Mercieca.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

Monsieur le ministre, les sept principales organisations syndicales représentatives des cheminots viennent d'annoncer au directeur général de la SNCF leur décision de boycotter désormais toutes les réunions nationales. Leur démarche est révélatrice d'une dégradation du climat à la SNCF, dégradation qui trouve son origine dans la politique suivie par la direction générale et les pouvoirs publics ainsi que dans leur refus persistant d'entendre les agents.

Comment cela se traduit-il dans la réalité de tous les jours ? Je citerai deux exemples.

Le 20 octobre dernier, à Vitry, lors d'une journée portes ouvertes aux ateliers SNCF - ateliers menacés de fermeture - 2 000 personnes sont venues se rendre compte de la modernité des installations et du savoir-faire des cheminots. Or, dans cet établissement qui fut un haut-lieu de la Résistance et d'où partit la grève insurrectionnelle d'août 1944, le chef d'établissement fit remettre à tous les visiteurs une lettre les menaçant des dispositions d'un décret pétainiste de 1942 !

**M. Alain Bocquet.** C'est scandaleux !

**M. Paul Mercieca.** Un tel geste a provoqué une indignation générale, en particulier celle des anciens résistants.

Quelques jours plus tard, le 27 octobre, les cheminots de Vitry, en lutte, ont tenté d'être reçus par la direction générale. Cela leur a été refusé !

Que pensez-vous, monsieur le ministre, de l'utilisation d'un décret du régime de Vichy à des fins d'intimidation ?

**M. Hubert Falco.** Et celle de bulldozers ?

**M. Paul Mercieca.** Que cherche la direction générale en maniant ainsi, tour à tour, le mépris et la provocation à l'encontre des agents de la SNCF, qui ont à cœur l'emploi et le service public ?

Aujourd'hui, dans toute la Basse-Normandie, les cheminots sont en grève. Faudra-t-il une « révolte » - terme dont vous avez vous-même qualifié le grand mouvement des salariés d'Air France - pour qu'on daigne enfin les écouter ?

Qu'entendez-vous faire, monsieur le ministre, pour que s'instaure la véritable concertation qu'attendent à juste titre les organisations syndicales ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

**M. Bernard Bosson,** ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Quelle est la situation de l'atelier de Vitry ? Voilà plusieurs années, la SNCF a décidé, avec l'approbation du Gouvernement de l'époque, d'installer les équipements lourds du matériel d'avenir à Saint-Pierre-des-Corps. Cette décision ferme, hélas, l'avenir du site de Vitry.

La SNCF applique la décision qu'elle avait également prise de transférer à Tours l'essentiel de l'activité actuelle de l'atelier de Vitry.

Les conséquences d'une telle mesure sont sérieuses pour les 700 personnes qui y travaillent. Bien sûr, elles devront être reclassées dans la région parisienne. En tout cas, il n'est pas question de licenciement ou de transfert.

Nous devons donc assumer l'héritage de décisions anciennes, je le dis sans aucun esprit polémique.

Quoi qu'il en soit, 150 emplois resteront à Vitry, et j'ai demandé à la SNCF de voir quels sont les départements qui peuvent être déplacés, afin de recréer à Vitry, qui a une culture cheminot, le maximum d'emplois possible. Voilà ce que nous pouvons faire de mieux sur un dossier dont les origines remontent à loin.

**M. Paul Mercieca.** Il faut remettre en cause ces décisions !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** En ce qui concerne le décret de 1942 qui vous scandalise, je vous ferai remarquer que, depuis cette date, il a été modifié seize fois, dont deux fois entre 1981 et 1984, alors que M. Fiterman était ministre des transports. Je m'étonne que sa sagacité ne lui ait pas permis de voir ce qui vous scandalise tant dans ce décret !

**Mme Janine Jambu.** Faux débat !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Je m'étonne que, alors que le parti communiste était au pouvoir, disposition que vous contestez aujourd'hui ait été maintenue dans le décret, bien qu'il ait été modifié deux fois. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**Mme Janine Jambu.** C'est faux !

#### POLITIQUE DE L'EMPLOI

**M. le président.** La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** Ma question s'adresse à M. le ministre du travail.

Réduire le temps de travail, sans diminution de salaire, est-ce une utopie ?

Alors que la productivité augmente, que l'on produit plus, plus vite et mieux, les conditions de travail s'aggravent et 5 millions de salariés au moins sont privés d'emploi ou précarisés.

Dans le même temps, plus de la moitié de tout le patrimoine privé français se trouve entre les mains des 10 p. 100 de familles les plus riches - neuf fortunes privées françaises sont estimées à plus d'un milliard de dollars, selon un magazine américain.

Alors que les moyens considérables qu'offre le développement des sciences et de la technologie permettraient de satisfaire les besoins de toute la population, tout en allant vers les trente-cinq heures sans diminution de salaire, la financiarisation de notre économie engendre chômage, précarité et flexibilité. La moitié des 1 200 milliards de profits des entreprises n'est pas réinvestie dans la production mais utilisée pour des opérations financières. Chaque jour, 1 000 milliards de dollars sont échangés dans les bourses du monde entier. C'est bien le système capitaliste qui est à l'origine de la régression économique, de la marginalisation d'un nombre croissant d'hommes, de femmes et de jeunes. (*Exclamations sur les bancs du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Allez-vous, monsieur le ministre, prendre des mesures pour que les profits des entreprises soient utilisés pour l'emploi et non pour la spéculation financière, par

exemple en taxant les profits différemment selon qu'ils sont ou non réinvestis dans la production et pour l'emploi ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.

**M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.** Mme Muguette Jacquaint vient de tenir un discours que nous connaissons bien.

**M. Maxime Gremetz.** Il est vrai !

**M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.** En effet, dès 1981, le groupe communiste disait que les profits des entreprises pourraient permettre de diminuer la durée du temps de travail. Ainsi, en bonne logique, il s'est associé à la décision de 1981 de ramener cette durée de quarante heures à trente-neuf heures.

**M. Jean-Claude Lefort.** N'importe quoi !

**M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale.** Les Français, mesdames, messieurs du groupe communiste, ont pu juger que l'augmentation du coût du travail n'a pas donné les résultats que vous espérez encore aujourd'hui malgré l'expérience des faits.

M. Michel Giraud, qui défend actuellement devant le Sénat son projet de loi quinquennale pour l'emploi, a dit clairement que le Premier ministre avait donné son accord pour l'expérimentation de la semaine de travail de trente-deux heures dans des cas particuliers. Du reste, le Sénat vient d'enrichir cette réflexion en articulant ces trente-deux heures avec l'annualisation du temps de travail.

Cette expérience sera probablement votée par le Parlement et, ainsi, entrera dans les faits. Mais pour autant, on ne peut pas demander au législateur qu'il diminue la durée de travail tout en laissant le coût de celui-ci augmenter de 10 à 15 p. 100. En effet, tout le monde le sait, cela nuirait à la compétitivité de nos entreprises, et donc à l'emploi, pour lequel nous sommes tous mobilisés.

Je vous en supplie, madame Jacquaint, vous et vos collègues du groupe communiste, n'ayez pas la mémoire courte, souvenez-vous des erreurs passées ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**Mme Janine Jambu.** Ce n'est pas une réponse !

**M. Jean-Claude Lefort.** Rien ne bouge ! C'est *Jurassic Park* !

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe République et Liberté.

#### UTILISATION DES FORCES DE POLICE

**M. le président.** La parole est à M. Alfred Muller.

**M. Alfred Muller.** Ma question s'adresse à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, aujourd'hui représenté par M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.

L'agglomération strasbourgeoise a été récemment l'objet de faits graves qui reposent de façon aiguë la question de la sécurité des biens et des personnes. Aujourd'hui, nombre de nos concitoyens sont légitimement inquiets à ce sujet.

Voilà quelques jours, une de mes administrées est décédée à la suite d'un vol à l'arraché qui s'est produit en plein jour. Ce fait éclaire d'une lumière tragique l'opi-

nion de la plupart des spécialistes de la sécurité, qui notent non seulement une progression des agressions, mais surtout une montée de leur caractère violent contre les personnes.

Je sais bien qu'il s'agit là d'un sujet de société autour duquel tous les acteurs publics doivent se sentir mobilisés et que prévention, dissuasion et répression doivent être menées de front. Je sais aussi, et je m'en réjouis, que des initiatives se développent, à l'image de l'ilotage qui se révèle efficace partout où il est mis en œuvre avec régularité – sauf peut-être sur le plan des horaires. Malheureusement, et quel que soit le dévouement des fonctionnaires courageux qui les assument, ces engagements sont encore insuffisants. Ainsi, pour ne retenir que l'aspect des effectifs, nous notons, dans l'agglomération strasbourgeoise, qu'il manque au moins quinze auxiliaires de police par rapport aux engagements contenus dans le plan local de sécurité signé avec l'Etat.

Dans ce contexte, monsieur le ministre, quelles initiatives nouvelles le Gouvernement entend-il prendre très prochainement pour tenter d'endiguer un phénomène qui se développe dans le milieu urbain ?

Permettez-moi de poser une question annexe qui concerne plus particulièrement la ville de Strasbourg. De très nombreux fonctionnaires de police sont employés à des gardes statiques sur le trajet des cortèges officiels qui nous font l'honneur de se rendre auprès des institutions européennes, institutions auxquelles nous sommes bien évidemment très attachés. Pourquoi ne pas envisager, en liaison avec les autorités européennes, une desserte hélicoptérée, ce qui permettrait de réduire les gardes statiques et d'affecter ces forces de police à des missions plus proches des besoins de sécurité de la population ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.

**M. Daniel Hoeffel, ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.** Monsieur le député, permettez-moi d'abord de présenter les excuses de M. Charles Pasqua, ministre d'Etat, qui est aujourd'hui en Corse,...

**M. Jean Tardito.** D'autres y ont été avant lui !

**M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.** ... pour exprimer la solidarité du Gouvernement aux victimes des inondations. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République*) et pour vérifier sur place la mise en œuvre des décisions qu'il a prises.

Le Gouvernement est bien conscient des problèmes que vous avez évoqués. Il y répond, d'une part, par des dispositions d'ordre général et, d'autre part, par des dispositions propres à la circonscription de Strasbourg.

D'abord, les dispositions d'ordre général. Elles font appel à des moyens juridiques nouveaux qui permettent de rendre plus efficace l'intervention de la police. Il est ainsi de la loi sur les contrôles d'identité ou de celle sur le contrôle des flux migratoires. Par ailleurs, le plan de réforme de la police mis en œuvre depuis quelques mois, prévoit un accroissement des effectifs opérationnels, une adaptation de ceux-ci aux méfaits de la délinquance, un renforcement des équipements et des matériels et, enfin, une remobilisation de l'ensemble des personnels de la police.

Toutes ces mesures sont mises en œuvre dans le cadre des plans départementaux de sécurité, sous l'autorité conjointe du préfet et du procureur de la République, avec quatre priorités : la lutte contre les violences

urbaines ; la lutte contre la drogue ; la lutte contre la petite et moyenne délinquances ; la lutte contre l'immigration irrégulière et le travail clandestin. En ce qui concerne la circonscription de Strasbourg, une brigade anticriminelle, composée de trente-huit fonctionnaires, a été installée depuis le début de cette année. Parallèlement, un dispositif d'ilotage a été mis en place pour rendre plus efficace et plus concrète l'action contre la criminalité et la délinquance. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

#### ZONE D'OBJECTIF 5 b

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Lenoir.

**M. Jean-Claude Lenoir.** Ma question s'adresse à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur.

Le Gouvernement français, dans quelques jours, et la Commission européenne, dans quelques semaines, auront à se prononcer sur l'extension éventuelle de la zone d'objectif 5 b en France. Je rappelle que cette procédure européenne permet à des régions rurales de bénéficier des concours importants qui lui sont nécessaires pour se développer.

Je n'aborderai pas cette question au seul plan local, mais chacun aura compris que je plaide pour l'arrondissement de Mortagne-au-Perche, dans l'Orne et, avec mes collègues parlementaires, notamment Patrick Hoguet, pour le Perche. Permettez-moi simplement une affirmation et une question.

Une affirmation : l'Europe aura largement contribué, par les mutations qu'elle aura engendrées, à vider la France rurale. Il n'est que justice aujourd'hui qu'elle nous aide à nous doter des moyens nécessaires pour affronter les défis de la fin de ce siècle.

Une question : le Gouvernement est-il résolu à nous donner tous ces moyens, et à se battre auprès des instances européennes et en concertation avec les élus concernés, pour que ce classement en objectif 5 b, essentiel pour notre avenir, soit bien l'un des outils importants et modernes dont nous avons besoin ? (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe République et Liberté, sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.

**M. Daniel Hoeffel, ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.** Monsieur le député, la négociation sur les objectifs 2 et 5 b est en cours devant la Commission européenne. Le Gouvernement a adressé, il y a quinze jours, à Bruxelles la liste de l'ensemble des zones éligibles. Elle est conforme aux propositions présentées par les préfets de région. Parmi elles figurent l'ensemble des cantons composant la Perche, et je sais combien votre intervention a été active à ce sujet.

Cela étant, les propositions que nous avons transmises ne seront forcément pas celles retenues. Je puis en tout cas vous assurer de la volonté du Gouvernement de veiller à ce que les zones rurales menacées de désertification – et la vôtre y figure – soient retenues en priorité au terme de la négociation difficile que nous entamons et qui sera achevée d'ici à la fin de l'année. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

#### SÉCURITÉ À L'ÉCOLE

**M. le président.** La parole est à M. Robert Pandraud.

**M. Robert Pandraud.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'éducation nationale.

Nous avons tous connu, il n'y a pas si longtemps, des établissements scolaires sanctuarisés qui faisaient la fierté de la République. Les élèves y respectaient la discipline intérieure, les professeurs y étaient parfaitement considérés, l'autorité des chefs d'établissement était incontestée et incontestable.

Hélas ! depuis...

**Plusieurs députés socialistes.** Dix ans ?

**M. Robert Pandraud.** ... dix ans, l'école est malade de la violence. Faudra-t-il, monsieur le ministre, que vous installiez des portiques, payés d'ailleurs par les régions ou les départements, à l'entrée de chaque établissement pour empêcher que l'on n'y introduise des armes ? Les professeurs, voire leurs familles, sont menacés quotidiennement dans les classes, à l'extérieur, voire dans leurs foyers. Faudra-t-il, monsieur le ministre, que vous proposiez à votre collègue du budget de leur attribuer une prime de risque ?

**M. Pierre Mazeaud.** Très bien la prime !

**M. Robert Pandraud.** Les proviseurs et les principaux sont découragés devant l'abondance, le flou et la complexité des instructions qu'ils reçoivent. Vous faudra-t-il, monsieur le ministre, faire face, très bientôt, à une crise de recrutement sévère ?

Certes, vous avez déjà fait beaucoup depuis le mois de mars. (« Ah ! » sur les bancs du groupe socialiste.) Je vous en sais gré. Mais il vous reste beaucoup à faire. (*Mêmes mouvements.*)

Ma question sera double.

Premièrement, entendez-vous, par voie législative s'il le faut, interdire le port ostentatoire d'insignes religieux, raciaux ou politiques, dans nos écoles ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*) Ai-je besoin de vous rappeler, monsieur le ministre, que le Conseil d'Etat ne fait qu'interpréter la législation en vigueur et que c'est aux législateurs que nous sommes qu'il incombe de la modifier, si nous le jugeons opportun. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Deuxièmement, monsieur le ministre, allez-vous, cette fois par voie de circulaire, précise et nette...

**M. Jean Tardito.** C'est rare !

**M. Robert Pandraud.** ... demander aux chefs d'établissements d'établir, au moment de l'inscription, un véritable dossier comprenant l'état civil des élèves, l'adresse de leurs parents et, éventuellement, leur situation vis-à-vis de notre législation au regard de notre législation le séjour ?

**M. Jean Tardito.** Et pourquoi pas la religion ?

**M. Robert Pandraud.** Dans ce domaine, s'il y avait la moindre contestation, il incomberait au chef d'établissement de demander au préfet, seul responsable de la politique gouvernementale dans un département, de statuer.

**Mme Janine Jambu.** C'est scandaleux ! C'est la chasse au faciès ! C'est très grave !

**M. Robert Pandraud.** Croyez-moi, monsieur le ministre (« La question ! » sur les bancs du groupe socialiste), la situation dans un département comme celui que j'ai l'honneur de représenter est suffisamment grave pour que je vous dise solennellement qu'il y va de l'intérêt de l'école publique et de nos enfants. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

**M. François Bayrou, ministre de l'éducation nationale.** Monsieur le député, vous êtes un homme responsable. Qui dit responsabilité dit mesure. Or je ne crois pas qu'il soit juste de comparer l'école française à la jungle que vous avez décrite (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et sur quelques bancs du groupe socialiste et du groupe République et Liberté.* – *Exclamations sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République*) en voulant mettre l'accent sur certains problèmes.

Il est très important que les enseignants et les parents d'élèves reconnaissent leur école à travers nos propos. Or, s'il existe des situations de risque et même de violence, en particulier dans les départements que vous évoquez, ce n'est pas la règle générale. Cela doit être dit dans cet hémicycle. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe République et Liberté.*)

**Mme Françoise de Panafieu et M. Henri de Richemont.** Très bien !

**M. le ministre de l'éducation nationale.** Ensuite, vous m'interrogez sur le port...

**M. André Labarrère.** Du foulard !

**M. le ministre de l'éducation nationale.** ... d'insignes religieux.

Nous sommes tous d'accord ici pour dire que l'on ne doit pas l'accepter, je l'ai déjà déclaré ici même, lorsque cela présenterait un risque pour le pacte national, pour le pacte républicain.

Qui doit assumer la responsabilité ? C'est le chef d'établissement, ...

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** Ah !

**M. le ministre de l'éducation nationale.** ... maître sur le terrain, qui doit apprécier la gravité des situations, le caractère ostentatoire ou de prosélytisme de certaines attitudes, comme vous l'avez vous-même noté. Chaque fois qu'ils prendront leurs responsabilités, les chefs d'établissement me trouveront à leurs côtés. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Enfin, vous m'interrogez sur le contrôle de l'identité des élèves. Pour moi, cette question relève de la loi. Vous l'avez d'ailleurs noté. Or, pour l'instant, la loi ne prévoit pas un tel contrôle et celle que vous avez vous-même fait voter entre 1986 et 1988, monsieur Pandraud, écarte cette possibilité tout comme les textes dont vous avez eu à connaître récemment. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Je ne suis nullement choqué par le fait que l'on contrôle la régularité de la situation de telle ou telle personne sur le territoire français. La seule question est de savoir si c'est à l'école de le faire. Jusqu'à maintenant, et

vous et moi avons pensé que non. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe Union pour la démocratie française, du groupe du Rassemblement pour la République, sur divers bancs du groupe République et liberté et sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Henri de Richemont.** Très bien !

ATTENTAT DANS LE 10<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT DE PARIS

**M. le président.** La parole est à M. Claude-Gérard Marcus.

**M. Claude-Gérard Marcus.** Ma question s'adresse à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, représenté par M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.

La semaine dernière, un attentat a eu lieu rue de Nancy, dans le 10<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Un cocktail Molotov a été jeté à l'intérieur de la banque du Bosphore, transformant l'une des personnes présentes en torche vivante. Ce n'était pas la première fois que l'on s'en prenait à cette banque. Ce n'était pas non plus la première fois que l'on assistait à des règlements de comptes dans cet arrondissement où l'on trouve la plus forte concentration de population turque et kurdo-turque de Paris. Les organisations révolutionnaires kurdes et turques y procèdent à des règlements de comptes et les murs des quartiers de la porte Saint-Denis et de la porte Saint-Martin sont littéralement couverts d'affiches des partis révolutionnaires, qu'il s'agisse des organisations proches du PKK kurde ou du parti communiste turc marxiste-léniniste maoïste.

M. le ministre des affaires étrangères, interrogé ici à propos du général Aoun il y a deux semaines, rappelait le devoir de réserve des résidents et réfugiés politiques étrangers en France.

**M. Jean-Pierre Soisson.** Il avait raison !

**M. Claude-Gérard Marcus.** Or, dans le 10<sup>e</sup> arrondissement, nous avons l'impression très nette que cette obligation de réserve est bafouée. Ces attentats et la situation qui en résulte inquiètent la population locale déjà sensibilisée par la concentration considérable de trafics de drogue que connaît cet arrondissement, malgré les efforts méritoires du préfet de police.

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** La question !

**M. Claude-Gérard Marcus.** Ma question est donc la suivante : monsieur le ministre de l'intérieur, que comprenez-vous faire pour mettre fin aux activités des organisations terroristes ou qui soutiennent l'action des terroristes turcs ou kurdes ?

Que comptez-vous faire pour que soit respectée la loi sur la réserve que doivent observer les résidents et réfugiés étrangers ?

Enfin, est-il envisagé de réexaminer le problème du permis de séjour des personnes prises en flagrant délit de contravention à cette loi ?

**M. le président.** Ce sont vos propres collègues que vous empêchez de parler en dépassant votre temps de parole !

La parole est à M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.

**M. Daniel Hoeffel, ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales.** Monsieur le député, bien que ses auteurs n'aient pas encore été interpellés, il est certain que l'attentat que vous signalez s'inscrit dans le cadre du regain d'activité du parti des travailleurs du Kurdistan à l'encontre des intérêts turcs en France.

Je puis vous assurer que le Gouvernement a pris, prend et prendra toutes les mesures nécessaires pour prévenir tout regain du terrorisme, d'où qu'il vienne. Et aucun des domaines que vous signalez n'échappera à cette action de prévention. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

ALLOCATION LOGEMENT POUR LES ÉTUDIANTS

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Bourg-Broc.

**M. Bruno Bourg-Broc.** Ma question s'adresse en particulier à M. le ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Monsieur le ministre, vous avez annoncé votre souci de modifier les conditions d'attribution de l'allocation de logement sociale aux étudiants.

Chacun aujourd'hui s'accorde à reconnaître la nécessité d'une moralisation en ce domaine, car certains jeunes bénéficient d'une telle allocation alors qu'ils n'en ont manifestement pas besoin.

Vous avez évoqué telle ou telle dérive ; je pourrais vous parler de tel ou tel jeune dont les parents sont assujettis à l'ISF et qui touche l'allocation. C'est pour le moins une anomalie.

**M. Marc Le Fur.** C'est scandaleux !

**M. Bruno Bourg-Broc.** Il n'en reste pas moins vrai que cette allocation est nécessaire pour de nombreux étudiants et les chiffres annoncés par le Gouvernement me paraissent à cet égard insuffisants (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) pour des étudiants dont les besoins sont avérés.

Un climat d'incompréhension entre le Gouvernement et les étudiants semble en outre se développer (*Exclamations sur les mêmes bancs.*) sur cette question qui mérite des explications supplémentaires. Il faudrait sûrement prendre des mesures différentes de celles qui nous ont été annoncées jusqu'à présent.

Quel est votre projet, monsieur le ministre, pour moraliser l'attribution de l'allocation de logement social et pour venir en aide aux étudiants qui en ont réellement besoin ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.

**M. François Fillon, ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.** Monsieur le député, le souci du Gouvernement dans cette affaire est de renforcer l'égalité des chances, qui est un principe fondateur de la République. Or, l'allocation de logement sociale, telle qu'elle est conçue, ne renforce pas l'égalité des chances, vous l'avez remarqué vous-même. Elle est injuste et doit être corrigée.

Les chiffres que vous avez cités sont faux. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) Ils circulent à partir d'hypothèses de travail sur lesquelles le Gouvernement a réfléchi.

Quel est le projet du Gouvernement ? Il consiste, comme je l'ai dit tout à l'heure, à maintenir l'allocation de logement au niveau le plus élevé pour tous les étudiants, mais à priver les familles aux revenus plus importants du double avantage qu'elles auraient à toucher l'allocation de logement tout en bénéficiant de l'avantage fiscal donné par le quotient familial.

Tous les étudiants dont les familles ont un revenu inférieur à 20 000 francs par mois continueront ainsi à toucher l'allocation de logement à taux plein, c'est-à-dire 945 francs en province et un peu plus en région parisienne.

Quant à ceux dont les familles ont un revenu supérieur à 20 000 francs par mois, ils pourront choisir entre l'avantage fiscal que représente le quotient familial ou l'allocation logement. S'ils choisissent l'allocation logement, ils feront leur propre déclaration de revenus et toucheront cette allocation à taux plein dans la mesure où ils ont un revenu étudiant, c'est-à-dire correspondant à un emploi à mi-temps tel un emploi de surveillant, par exemple. Pour ceux qui perçoivent un revenu supplémentaire correspondant à un revenu de salarié, le droit commun s'appliquera. Il ne serait pas normal, en effet, qu'un étudiant touchant un salaire pour un emploi à temps complet obtienne une allocation de logement dont ne bénéficierait pas un jeune ouvrier.

Telles sont les mesures proposées par le Gouvernement dont vous aurez à débattre lors de l'examen du budget du ministère du logement.

De plus, pour épargner toute difficulté aux étudiants qui bénéficient aujourd'hui de cette allocation, le Gouvernement envisage de mettre cette réforme en application de manière progressive. Elle s'appliquerait en 1994 pour les étudiants qui s'inscriront pour la première fois, et en 1995 pour les étudiants qui bénéficient déjà aujourd'hui de l'allocation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

#### CRISE DE LA PRODUCTION PORCINE

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Laguilhon.

**M. Pierre Laguilhon.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'agriculture et concerne les difficultés actuelles de la production porcine. (*« Ah ! » sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. André Labarrère.** Très bien !

**M. Pierre Laguilhon.** Monsieur le ministre, le Gouvernement a pris récemment des mesures susceptibles d'alléger les charges de structure des producteurs de porc. Certes, elles ne sont pas négligeables. Il s'agit du report de certaines annuités d'emprunts, mais aussi de la prise en charge de certains taux d'intérêt bonifiés. Cependant, la situation de ces producteurs reste aujourd'hui des plus préoccupantes avec un prix de vente qui se maintient depuis plusieurs mois en dessous de 7 francs le kilo et qui était encore ce matin, au cadran, de 6,82 francs le kilo, pour un coût se situant dans une fourchette de 8,20 à 8,50 francs avant d'intégrer le premier franc de rémunération de la main-d'œuvre du producteur ou de l'éleveur. Cela se traduit, monsieur le ministre, par une perte directe de 15 à 17 p. 100 du capital engagé par ces producteurs...

**M. André Labarrère.** Très bien !

**M. Pierre Laguilhon.** ... sur un cycle de production de cinq mois et par une réduction de plus de 30 p. 100 du capital engagé dans les fonds de roulement pour la seule année 1993.

**M. Jean Tardito.** Et ce n'est pas fini !

**M. Pierre Laguilhon.** Or le fonds de roulement est, dans la majorité des cas, alimenté par des avances de trésorerie consenties par des établissements de crédit. Sont donc en danger non seulement les exploitations agricoles

concernées, mais aussi le patrimoine que les producteurs ont engagé pour disposer de la trésorerie nécessaire à l'exercice de leur profession.

**M. le président.** Posez votre question, s'il vous plaît !

**M. André Labarrère.** Il a raison, monsieur le président !

**M. Pierre Laguilhon.** Au moment où les producteurs sont réunis à Cahors, je vais vous poser deux questions, monsieur le ministre.

La première est relative aux charges sociales que ces producteurs de porcs auront des difficultés à honorer en cette fin d'année 1993. Peut-on envisager leur prise en charge partielle ?

**M. le président.** M. le ministre a compris la première question. Posez la seconde !

Ce sont vos collègues que vous empêchez de parler en dépassant ainsi votre temps de parole. Huit questions étaient prévues pour le groupe RPR. Toutes ne pourront pas être appelées.

**M. Pierre Laguilhon.** Le gouvernement français va-t-il user de toute son influence auprès de la Communauté pour que soient reconduits des contrats à l'exportation ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

**M. Jean Puech, ministre de l'agriculture et de la pêche.** La situation que traverse l'élevage de porcs est très difficile, monsieur le député, comme vous venez de le souligner ; elle trouve son origine dans la période de surproduction qui dure depuis un peu plus d'une dizaine de mois. Tous les pays, tous les bassins producteurs, voient les prix diminuer très sévèrement, vous l'avez rappelé.

**M. André Labarrère.** C'est la faute du Gouvernement !

**M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.** Et pourtant, ils enregistrent une augmentation de la production, 3,7 p. 100 pour les cinq derniers mois, personne ne veut céder ! Alors, que faire ?

Je répondrai d'abord par ce qu'il ne faut pas faire, c'est-à-dire prendre des mesures nationales qui réduiraient notre capacité de production.

**M. Marc Le Fur.** Très bien !

**M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.** Puisque nous ne sommes pas encore en autosuffisance - nous arrivons à quelque 95 p. 100 - il faut que nous tenions le coup ! Et s'il doit y avoir des mesures de réduction, elles doivent être européennes.

**M. Patrick Ollier.** Très bien !

**M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.** Qu'avons-nous fait ? D'abord, j'ai demandé au dernier conseil des ministres de l'agriculture que soient prises des mesures d'extrême urgence. Vous avez noté que j'ai obtenu satisfaction (*M. Jean-Pierre Soisson proteste*) et qu'il y aura augmentation des restitutions à l'exportation vers la Russie, la Biélorussie et l'Ukraine.

**Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République.** Très bien !

**M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.** Ensuite, en concertation avec l'ensemble des représentants de la profession, des réunions se sont succédé jusqu'à la semaine dernière ; des dispositions ont été prises et vous avez noté les commentaires des représentants qualifiés faisant état de leur satisfaction. Nous avons décidé d'alléger les trésoreries, c'est-à-dire de décaler d'un an le remboursement des prêts non bonifiés et d'étaier sur trois années celui des prêts bonifiés. La profession est

d'accord. Nous allons mesurer les effets de ce dispositif. En tout cas, sachez que nous suivons au quotidien cette question, je le répète, très difficile. Que chacun soit bien conscient que nous sommes vraiment très attentifs à son évolution. (*Applaudissements sur les bancs du Rassemblement pour la République et de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

#### VERRERIE DE SAINT-GOBAIN

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Lamant.

**M. Jean-Claude Lamant.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur.

Saint-Gobain, petit bourg de mon département, est connu dans le monde entier puisque c'est le berceau d'une grande entreprise installée depuis plus de trois cents ans. Or la verrerie de Saint-Gobain est menacée de transfert. Cela s'ajoute à d'autres difficultés, puisque notre région est durement touchée par les restructurations militaires, j'ai déjà eu l'occasion de le dire dans cet hémicycle.

Oui : alors que nous luttons aujourd'hui contre le chômage, on veut opérer ce transfert ! C'est incroyable. Cette mesure ne se justifie absolument pas sur le plan économique. La verrerie est en voie de développement et de gros investissements ont été réalisés pour la réalisation de la pyramide du Louvre. C'est le seul producteur français de verre de cette qualité pour le marché national et international.

Un tel transfert est inconcevable. Monsieur le ministre, c'est toute une population, les salariés, les élus qui demandent votre concours. Ma circonscription est en plein désarroi. Nous tenons absolument à votre appui pour régler ce problème extrêmement grave. Cent emplois, ce n'est pas beaucoup sur le plan national, mais c'est énorme dans la première circonscription de l'Aisne. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur.

**M. Gérard Longuet, ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur.** Monsieur le député, vous avez attiré à plusieurs reprises et avec beaucoup de fermeté mon attention et celle de mes services sur votre inquiétude concernant la verrerie de Saint-Gobain. C'est, comme vous l'avez rappelé avec justesse, toute l'histoire de l'industrie française, en particulier d'une de nos plus grandes entreprises de dimension mondiale, qui est née à partir de ce site choisi par Colbert.

Ma réponse est très précise : il n'est pas question de mettre fin à cette entreprise qui, en réalité, a deux activités. Vous avez évoqué celle du verre trempé pour le bâtiment, qui occupe 150 salariés. Ils sont maintenus dans une activité dont vous avez raison de dire qu'elle est porteuse d'avenir.

Mais il y a aussi le verre imprimé, c'est-à-dire le verre décoratif qui sert essentiellement pour les salles de bains. Cette activité représente 80 salariés, et l'entreprise, après une négociation difficile, a décidé sa cessation.

Je puis vous dire que vos interventions et la discussion avec les responsables ont permis de consolider la branche du verre trempé pour 150 salariés et de faire en sorte que, sur les 80 qui sont frappés au titre de la seconde activité, 18 vont bénéficier de mesures d'âge, 45 seront

mutés - avec leur accord - à Chantereine, à quarante kilomètres de Saint-Gobain, et l'entreprise, sous le contrôle du ministère de l'industrie, veillera à assurer le reclassement des 17 salariés restants. Votre appel a donc été entendu. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

#### ARTISANS, COMMERÇANTS ET GRANDES SURFACES

**M. le président.** La parole est à M. Jean Auclair.

**M. Jean Auclair.** Ma question s'adresse à M. le ministre du commerce et de l'artisanat.

Dans un département rural comme la Creuse, les artisans et les commerçants remplissent un rôle économique, mais aussi un rôle social très important. Mais face aux grandes surfaces, ils souffrent. Aussi, quelle n'a pas été notre satisfaction lorsque nous avons entendu M. le Premier ministre annoncer une pause dans l'implantation et l'extension des grandes surfaces en milieu rural et, lorsque une grande surface d'Aubusson a demandé son agrandissement, la commission départementale d'urbanisme commercial l'a refusé à la quasi-unanimité de ses membres.

Or voici que nous apprenons que la commission nationale d'urbanisme commercial accorde cette extension !

J'ajoute, monsieur le ministre, que le président du conseil général de la Creuse, M. Chandernagor, qui cherche sans doute à se faire un prénom, non seulement en Creuse, mais aussi dans sa famille (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République. - Protestations sur les bancs du groupe socialiste*)...

**M. Didier Boulaud.** C'est petit !

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Mesquin !

**M. Jean Auclair.** ... vous accorde la paternité de cette décision.

Alors, monsieur le ministre, je vous demanderai de rétablir la vérité et de nous indiquer les mesures que vous comptez prendre pour assurer un meilleur équilibre entre artisans ou commerçants et grandes surfaces. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** C'est mesquin !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des entreprises et du développement économique, chargé des petites et moyennes entreprises et du commerce et de l'artisanat.

**M. Alain Madelin, ministre des entreprises et du développement économique, chargé des petites et moyennes entreprises et du commerce et de l'artisanat.** Monsieur le député, il est exact que, dans votre département, la commission départementale d'urbanisme commercial avait, en juillet 1992, refusé l'extension d'une grande surface - ou plutôt d'un groupe de grandes surfaces - qu'il y a eu appel devant la commission nationale et que celle-ci a donné son autorisation.

**M. Jean-Pierre Brard.** C'est le ministre qui l'a donnée !

**M. le ministre des entreprises et du développement économique, chargé des petites et moyennes entreprises et du commerce et de l'artisanat.** Cette extension a été autorisée dans le cadre des règles et des lois existantes et, contrairement à ce que peut affirmer le président du conseil général, socialiste, de votre département (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste*)...

**M. Yves Le Déaut.** Quel propos scandaleux !

**M. le ministre des entreprises et du développement économique, chargé des petites et moyennes entreprises et du commerce et de l'artisanat.** ... il est absolument faux de dire que c'est le ministre qui en a décidé ainsi: (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste*), et ce pour une raison très simple : c'est sous l'ancien gouvernement qu'une loi a été votée, créant une commission nationale indépendante qui dépossède le ministre de son pouvoir d'appréciation ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Comme des déséquilibres graves étaient apparus, tout particulièrement dans le monde rural, et constatant que les autorisations étaient passées de 300 000 à 400 000 mètres carrés chaque année à près de 2 millions en 1992 (*Huées sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République*), le Premier ministre et le Gouvernement ont jugé nécessaire de réformer la réglementation existante. C'est ce que nous avons fait.

Mais il nous appartient aussi d'essayer de réparer les erreurs du passé, d'accompagner des actions de revitalisation du commerce et de l'artisanat dans le monde rural.

**M. Patrick Ollier.** Très bien !

**M. le ministre des entreprises et du développement économique, chargé des petites et moyennes entreprises et du commerce et de l'artisanat.** Monsieur le député, nous en avons parlé ensemble. Je suis tout prêt, dans les bassins d'emplois et dans les communes de votre département qui le souhaiteraient, à accompagner, avec vous, de telles actions lorsqu'elles apparaîtront nécessaires. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

#### MAÎTRISE DES POLLUTIONS AGRICOLES

**M. le président.** La parole est à M. Robert Galley.

**M. Robert Galley.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'environnement.

Depuis de nombreuses années, le problème des pollutions agricoles, et singulièrement des pollutions créées par les élevages intensifs, a été la préoccupation majeure du monde de l'environnement, et naturellement, celui des agences de l'eau.

Monsieur le ministre, par l'envoi d'une plaquette, vous avez bien voulu informer l'ensemble des parlementaires des dispositions que, conjointement avec le ministre de l'agriculture et de la pêche, vous aviez arrêtées en accord avec la profession agricole.

Ce protocole, dont nous mesurons l'importance, a été obtenu au terme d'une longue négociation. Il porte sur la mise en œuvre d'un plan de maîtrise des pollutions d'origine agricole dans le processus général de reconquête de la qualité des eaux.

Monsieur le ministre, nous aimerions savoir aujourd'hui quelles modalités pratiques vous comptez mettre en œuvre pour exécuter ce programme ambitieux, puisque les premières estimations ont été chiffrées à sept milliards de francs sur dix ans. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'environnement.

**M. Michel Barnier, ministre de l'environnement.** Monsieur le député, le Gouvernement a travaillé sur le programme de lutte contre les pollutions d'origine agricole -

ou de reconquête de la qualité de l'eau pour exprimer les choses de manière positive - avec une conviction et avec une méthode.

Notre conviction, que j'ai déjà exprimée ici même, c'est que, dans notre pays, les agriculteurs jouent un rôle très important, beaucoup plus qu'on ne le dit et qu'on ne le croit, en faveur de l'environnement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*) Ils le font à la fois pour maintenir les sols, lutter contre les risques et défendre les paysages.

Mais il existe - il ne faut pas le nier - des pollutions d'origine agricole, dus aux produits phytosanitaires, aux nitrates et aussi à certaines pratiques d'épandage.

On ne peut pas faire reculer la pollution agricole sans les agriculteurs et encore moins contre eux. Donc, notre méthode, dans ce domaine comme dans tous les autres, sera, aussi longtemps que je le pourrai, le contrat plutôt que la contrainte.

Au terme d'une longue concertation avec Jean Puech et les organisations agricoles, nous avons abouti à un protocole d'accord qui concerne 60 000 éleveurs - notez qu'il y a en France 900 000 exploitations - et porte sur 7 milliards d'investissements en dix ans. Les agriculteurs prendront en charge, comme ils l'ont souhaité, un tiers du coût de la mise aux normes ; un tiers sera apporté par les agences de l'eau et un tiers sera financé au titre des contrats de plan.

Le contrat plutôt que la contrainte, disais-je.

**M. Patrick Ollier.** Très bien !

**M. le ministre de l'environnement.** Nous avons décidé d'appliquer le principe « non-pollueur, non-payeur », comme le souhaitaient les organisations agricoles.

**M. Patrick Ollier.** Très bien !

**M. le ministre de l'environnement.** Parce qu'il s'agit d'un contrat, nous avons décidé, notamment grâce à l'effort des agences de l'eau, que M. le Premier ministre a bien voulu aider à ce titre, de prendre en charge les redevances pour cinq ans à la place des éleveurs et nous avons mis en place, avec la profession, les agences de l'eau et les ministères concernés, un comité de suivi.

Il appartiendra à ce dernier de trouver les adaptations nécessaires, notamment pour l'installation des jeunes agriculteurs.

Voilà les réponses que je voulais vous faire.

**M. le président.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. le ministre de l'environnement.** J'en termine, monsieur le président.

**M. le président.** Je ne voudrais pas que le groupe UDF soit privé de télévision ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le ministre de l'environnement.** Je conclus. Comme M. Jean Puech, j'ai été très heureux de la conclusion de cet accord, du point de vue de la reconquête de la qualité de l'eau, bien sûr, mais aussi parce que nous avons décidé de relever ce défi non pas sans les agriculteurs, mais avec eux. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe de l'Union pour la démocratie française.

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Larrat.

**M. Gérard Larrat.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

Monsieur le ministre, vous êtes engagé, avec nos partenaires européens, dans une négociation délicate, dont l'objet est la mise en place de la réforme de l'organisation commune du marché des vins.

La publication au mois de juillet dernier de l'avant-projet de la Commission a suscité une émotion considérable parmi les viticulteurs français, et plus particulièrement ceux du Languedoc-Roussillon.

En effet, prenant acte d'un excédent de production, la Commission envisage de rétablir l'équilibre du marché à partir d'une réduction Etat par Etat, ce qui, bien évidemment, va entraîner un arrachage supplémentaire.

La France, monsieur le ministre, a déjà payé son tribut et, uniquement pour la région Languedoc-Roussillon, 110 000 hectares de vignes ont été arrachés. La situation n'est pas la même pour les autres Etats européens qui, eux, n'ont pas joué la transparence, certains, même, ayant planté alors qu'ils auraient dû arracher. (*« C'est vrai ! » sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Lors du débat budgétaire, vous avez indiqué que la France était le bon élève de l'Europe. J'ose espérer que, dans le cadre de la négociation finale, cela sera pris en considération, car les bons élèves n'ont pas pour vocation de recevoir des mauvais points. (*« Bravo ! » sur les mêmes bancs.*)

Monsieur le ministre, la filière viticole a besoin d'être sécurisée et les viticulteurs de savoir quel sera leur avenir. C'est la raison pour laquelle je vous serais infiniment obligé de bien vouloir me faire savoir où nous en sommes en ce qui concerne la négociation de l'OCM-Vins, et plus particulièrement de préciser quelles sont les orientations du Gouvernement, en ce qui concerne, d'une part, la définition des objectifs de production - quels seront les critères et les années de référence? - d'autre part, les modalités de contrôle.

Enfin, quelles sanctions peuvent-elles être envisagées à l'égard des Etats qui ne respecteraient pas leurs obligations contractuelles? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

**M. Jean Puech, ministre de l'agriculture et de la pêche.** Monsieur le député, la situation dans le domaine de la production viticole est très difficile en raison d'excédents que nous n'arrivons pas à maîtriser. On règle les effets d'une crise qui dure depuis de nombreuses années en faisant de la distillation préventive, mais sans traiter la question au fond.

Rencontrant les représentants de votre région il y a quelque temps, je leur ai dit combien il était nécessaire - et eux-mêmes le souhaitent - de revoir l'organisation commune de marché. Sur ma demande pressante, j'ai obtenu de la Commission, à Bruxelles, que nous puissions la renégocier. (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. Jean-Pierre Soisson.** C'était mon projet!

**M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.** Si vous voulez être informé, laissez-moi poursuivre!

Nous avons maintenant un avant-projet. Nous n'en sommes pas encore à l'avant-projet! Nous souhaitons que le texte définitif s'articule autour de trois grandes directions, et je pense que la Commission a retenu l'essentiel de nos propositions.

D'abord, il faut responsabiliser les Etats membres. Chaque Etat doit assumer ses responsabilités, notamment en cas de dépassements de production. Il ne faut pas « communautariser » les excédents. Je pense que ce point est acquis.

Ensuite, il faut que les années de référence correspondent aux périodes où la qualité a été privilégiée au détriment de la quantité. Nous avons contribué à ce que les choses évoluent dans le bon sens, de ce point de vue. Sur les années de référence, donc, nous serons très fermes.

Enfin, il faut réaffirmer le principe de la préférence communautaire et assurer le suivi de toute la réglementation qui sera mise en œuvre. Il importe en effet de vérifier le comportement des différents Etats.

Nous sommes au début de la concertation. La semaine dernière, je recevais l'ensemble des représentants de la filière viti-vinicole. Ils se rendent bien compte que c'est ensemble que nous construirons la nouvelle organisation commune des marchés viti-vinicoles. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

#### TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

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

**M. Michel Voisin.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

L'accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route, l'ADR, n'interdit pas de façon systématique les transports alternés ou simultanés de denrées alimentaires destinées à l'alimentation humaine ou animale.

Cette absence d'interdiction systématique est tempérée. Les véhicules-citernes destinés au transport de matières inflammables et dangereuses ne peuvent être utilisés pour les transports de denrées alimentaires.

Cependant, il y a quelques jours, dans un département proche du vôtre, monsieur le ministre, un camion étranger a été arrêté. Il transportait de l'huile alimentaire dans une citerne ayant auparavant servi au transport de produits pétroliers et qui n'avait été ni lavée ni rincée.

En régime intérieur français, une telle situation paraît, heureusement, impossible.

Or, faute de normes communautaires, ce transporteur routier est reparti sans être vraiment inquiété. Il a seulement dû acquitter une amende de 5 000 francs et régler 20 000 francs pour la remise en état de son contrôlographe qu'il avait trafiqué.

Monsieur le ministre, comprenez l'émoi des transporteurs français qui subissent fréquemment des contrôles drastiques hors de nos frontières. La France ne pourrait-elle prendre l'initiative de demander un amendement à l'ADR, afin de transposer au régime des transports internationaux européens les dispositions du droit interne français qui semblent beaucoup plus respectueuses des règles d'hygiène publique? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

**M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Il est exact, monsieur le député, que lors d'un contrôle de gendarmerie, il a été constaté que le chronotachygraphe d'un camion allemand revenant d'Italie avait été mis hors d'usage. D'ailleurs, la moitié des camions arrivant d'Italie arrêtés dans l'Ain au cours des derniers mois étaient dans cet état.

En outre, ce camion transportait un produit alimentaire dans des conditions telles qu'il était évidemment frelaté. Sa consommation aurait eu des conséquences extrêmement graves.

La convention ADR, qui concerne l'Europe au sens large puisqu'elle a été signée dans le cadre de l'ONU, ne prévoit pas un délit de ce type. Si ce camion avait été français, ou s'il avait été à destination de la France, nous aurions pu sanctionner ; mais cela n'est pas possible pour un véhicule qui ne fait que traverser notre pays.

Il faut donc, soit dans le cadre communautaire, soit au niveau des Nations unies, qualifier cette façon d'agir de délit. Nous nous sommes mis au travail pour combler cette lacune juridique.

En l'occurrence, le camion a été arrêté trois jours avant d'être autorisé à repartir et il a été signalé aux autorités allemandes. Le produit transporté n'est pas arrivé à destination et n'a évidemment pas été livré à la consommation.

**M. Michel Voisin.** Ah ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Reste le problème plus général de la situation des transporteurs routiers.

Dans le cadre du contrat de progrès que nous négocions avec eux, ils demandent – et le Gouvernement y est favorable – un renforcement des peines en cas de traficage du chronotachygraphe pour que la compétition demeure loyale et que la sécurité soit assurée sur nos routes. Il serait même souhaitable d'instaurer une procédure de flagrant délit. Cela donnerait un signal à l'extérieur de nos frontières et nous permettrait d'arrêter, séance tenante, les camions et les chauffeurs étrangers qui font courir de gros risques aux usagers des routes françaises. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

#### DÉPISTAGE DU SIDA

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Hellier.

**M. Pierre Hellier.** Ma question s'adresse à M. le ministre délégué à la santé.

Un amendement du Sénat vient d'alerter les parlementaires et la population sur le problème du dépistage du sida. Une solution n'est pas facile à adopter car il pourrait être délicat de mettre en place un dépistage généralisé. Cela risquerait, en effet, d'inciter certains patients particulièrement inquiets à se faire dépister inutilement et trop souvent. Cela pourrait également devenir un facteur d'exclusion.

En l'absence, à ce jour, d'un traitement curatif, le but d'un dépistage doit être la protection de la population par le développement de la prévention. De ce fait, ne devrait-il pas être renforcé lors des examens prénuptiaux, de l'examen prénatal et de tout don du sang – ce qui est le cas déjà pour protéger les transfusés – mais en associant à une enquête approfondie permettant de déceler les sujets à risques non encore séropositifs ?

En tout cas, le dépistage devrait être possible chaque fois que le médecin le juge indispensable, ce qui n'est pas le cas actuellement car le malade peut s'y opposer.

*(Applaudissements sur divers bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.)*

Je souhaite donc, Monsieur le ministre délégué à la santé, que vous précisiez votre position sur l'amendement sénatorial prévoyant le dépistage du sida en cas de tuberculose et fassiez connaître à l'Assemblée votre avis sur la possibilité de mettre en œuvre le dépistage dans les autres cas que je viens de citer.

Monsieur le ministre, quelle appréciation portez-vous sur la possibilité d'autoriser les médecins à pratiquer le dépistage chaque fois qu'ils le jugent nécessaire ? *(Applaudissements sur divers bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.)*

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué à la santé.

**M. Philippe Douste-Blazy, ministre délégué à la santé.** Monsieur le député, j'ai eu récemment l'occasion de me prononcer contre l'amendement du Sénat qui vise à rendre obligatoire le dépistage du virus du sida chez les patients tuberculeux. En effet, y a-t-il aujourd'hui, en France, un seul médecin qui ne pratique déjà ce type de dépistage chez un tuberculeux ?

**M. Bernard Pons.** C'est évident !

**M. le ministre délégué à la santé.** S'il n'agissait pas ainsi, il commettrait une faute professionnelle grave et, surtout, il engagerait sa responsabilité. Il s'agit de bonne pratique médicale.

Faut-il légiférer en la matière ?

**M. Pierre Mazeaud et M. Robert-André Vivien.** Non !

**M. le ministre délégué à la santé.** En effet, il s'agit essentiellement, je le répète, de bonne pratique médicale, et chacun sait que le sida provoque une diminution des défenses immunitaires. Il s'accompagne donc souvent de maladies infectieuses opportunistes, qu'il s'agisse de la tuberculose ou d'autres maladies bactériennes et virales.

Par conséquent, si l'on voulait légiférer en la matière, il faudrait viser non seulement la tuberculose, mais aussi toutes les maladies infectieuses, ce qui serait évidemment impossible et déraisonnable.

**Mme Elisabeth Hubert.** Tout à fait !

**M. le ministre délégué à la santé.** Cela dit, monsieur le député, vous avez posé le problème plus large du dépistage du virus du sida dans la population en général. En ce domaine, la politique du Gouvernement comprend trois volets.

Elle vise d'abord à inciter tous les médecins, en particulier les médecins généralistes, à proposer le dépistage à leurs patients dès la première consultation et tout au long du suivi médical.

**Mme Christine Boutin.** Très bien !

**M. le ministre délégué à la santé.** Ensuite, la loi oblige le médecin à proposer systématiquement le dépistage dans deux cas : pour l'examen prénuptial et en période prénatale.

Nous devons donc débattre de la question de savoir s'il doit aussi le proposer dans d'autres périodes de la vie, en particulier lors du bilan préopératoire...

**Mme Christine Boutin.** Très bien !

**M. le ministre délégué à la santé.** ... puisque, aujourd'hui, presque toutes les équipes médicales effectuent, en cette occasion, le test de dépistage du sida à l'insu du malade.

Enfin, le Gouvernement multiplie le nombre des centres de dépistage anonyme et gratuit.

Vous pouvez donc constater, monsieur le député, que la politique du Gouvernement en matière de dépistage du virus du sida s'intègre résolument dans la relation entre le médecin et le malade. (*Applaudissements sur de très nombreux bancs.*) Il s'agit d'une relation de confiance pour le malade et d'une relation de conscience pour le médecin. En la matière, il vaut toujours mieux convaincre que contraindre. (*Vifs applaudissements sur de très nombreux bancs.*)

#### RETRAITE DES VEUVES CIVILES

**M. le président.** La parole est à Mme Jeanine Bonvoisin.

**Mme Jeanine Bonvoisin** Monsieur le président, mes chers collègues, je suis bien consciente du risque que je prends avec la question que je vais poser à Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville, car je veux vous entretenir d'une espèce rare dans cet hémicycle. Je vais en effet vous parler des femmes (*Sourires*) plus particulièrement de la situation des veuves civiles en France.

Notre pays compte actuellement plus de 3 200 000 veuves pour 600 000 veufs. Un foyer sur quatre est un foyer de veuves. Nous avons près de 400 000 orphelins.

En 1978, sous la présidence de M. Giscard d'Estaing et sous l'impulsion du gouvernement de M. Raymond Barre, le taux des pensions de réversion des veuves a été porté de 50 à 52 p. 100. Puis fut créée en 1980 l'assurance veuvage prélevée directement sur les salariés. Aujourd'hui, qu'en est-il ?

Malgré les promesses faites en 1981, les gouvernements socialistes n'ont jamais voulu se pencher sur les problèmes du veuvage. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*) Dois-je rappeler qu'en matière de réversion nous nous situons bien en dessous des taux pratiqués dans les pays européens, exception faite de l'Italie et de la Grèce ?

L'assurance veuvage, excellente dans son principe, n'a jamais été sensiblement revalorisée alors qu'elle est très fortement excédentaire.

Quant au cumul, les disparités sont parfois criantes, voire scandaleuses. Ainsi, une femme dont le mari était fonctionnaire peut cumuler sa retraite personnelle avec la pension de réversion de son mari. En revanche, une femme fonctionnaire dont le mari travaillait dans le privé doit choisir entre sa retraite et celle de son mari, suivant un plafond déterminé.

Je crois, messieurs les députés, que vous avez pris des mesures favorables pour vos futures veuves. Je vous en félicite. (*Sourires.*)

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

**Mme Jeanine Bonvoisin.** Madame le ministre d'Etat, quelle réponse pouvez-vous apporter aux veuves qui tiendront leur congrès national dans quelques jours, elles qui, dignement, sans médiatisation excessive, sans aucune ostentation, demandent non la charité, mais seulement un peu de justice et d'équité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville.

**Mme Simone Veil, ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville.** Madame le député, l'accueil réservé à votre question montre déjà que vous ne prenez aucun risque en la posant dans cette enceinte. Vous n'en courriez pas davantage en vous adressant à moi, car je suis très heureuse d'avoir à vous répondre.

Dans le passé, j'ai eu l'occasion de m'occuper, pendant cinq ans, de la situation des veuves, même si les dispositions qui ont été prises ne suffisent pas, comme vous l'avez souligné en rappelant les inégalités dont elles sont encore victimes.

**M. Jean-Pierre Soisson.** Eh oui !

**Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville.** Je leur ai toujours porté une attention particulière et je n'ai jamais manqué de me rendre à leurs réunions, à leurs congrès. Je le ferai encore le 13 novembre prochain.

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

**Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville.** Je suis donc heureuse de pouvoir énoncer devant cette assemblée les mesures que nous entendons prendre et auxquelles j'attache beaucoup de prix.

En ce qui concerne d'abord les pensions de réversion, nous étudions la possibilité de porter, au moins progressivement, leur taux de 52 à 60 p. 100. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Nous devons naturellement étudier les conséquences financières d'une telle décision que nous serons sans doute contraints de mettre en application par étape, mais j'espère que nous pourrions vous présenter des propositions en ce sens dans le cadre de la loi sur la famille qui sera soumise au Parlement dès le printemps prochain. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

La question du cumul est un peu plus difficile. En effet, tout dépend du plafond qui serait fixé. En tout état de cause, une réforme en la matière coûtera très cher, mais nous envisageons de la réaliser avec celle relative aux pensions de réversion.

Quant à l'assurance veuvage, il est tout à fait exact que les dotations du fonds constitué à cet effet ne sont pas entièrement utilisées. Pour l'instant, il paraît difficile d'envisager une augmentation de la prestation, car on ne peut guère l'individualiser dans l'ensemble du régime de protection sociale.

Le plus grave problème que connaissent les veuves, surtout les plus jeunes, est celui de leur insertion professionnelle. Nous étudions des modalités permettant de la faciliter et d'améliorer la situation des intéressées. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

#### SIÈGE DU PARLEMENT EUROPEËEN

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Thérèse Boisseau.

**Mme Marie-Thérèse Boisseau.** Ma question s'adresse à M. le ministre délégué aux affaires européennes.

La semaine dernière, lors du sommet des Douze à Bruxelles, les sièges des diverses organisations européennes ont été répartis entre différents pays de la Communauté. La France n'en a reçu aucun. Il semble en effet que nous

ayons dû abandonner toute candidature pour obtenir une nouvelle fois l'assurance que le siège du Parlement européen resterait à Strasbourg.

Cette nécessité de confirmations successives n'est pas sans inquiéter. Ne s'agit-il pas en fait d'un marché de dupes ? Comment interpréter en effet la construction à Bruxelles d'un superbe hémicycle de 627 places et d'un nombre impressionnant de bureaux ? Que penser par ailleurs du discours tenu par des élus européens, et non des moindres, affirmant que, d'habituels en exceptionnelles, les réunions du Parlement européen glisseront progressivement mais inéluctablement vers Bruxelles, pour des raisons, faciles à comprendre, de commodité et d'économies budgétaires ?

Etes-vous assuré aujourd'hui, monsieur le ministre, de pouvoir maintenir les activités du Parlement européen à Strasbourg ? Si oui, le Gouvernement français est-il prêt à réaliser, dans les plus brefs délais, les aménagements nécessaires ; je veux parler, entre autres, de la construction à Strasbourg d'un siège propre au Parlement européen et de la modernisation du réseau ferroviaire pour permettre la circulation des trains à grande vitesse jusqu'à la métropole alsacienne ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué aux affaires européennes.

**M. Alain Lamassoure, ministre délégué aux affaires européennes.** Madame le député, lorsque, au mois d'avril dernier, nous avons pris connaissance du dossier des sièges des institutions européennes, nous nous sommes rendu compte que, lors de la réunion d'Edimbourg, au mois de décembre dernier, si la délégation française avait obtenu la confirmation de l'implantation du siège du Parlement européen à Strasbourg, elle s'était engagée, en contrepartie, à ce que la France n'émette pas de demandes pour les sièges des autres institutions, qui devaient faire l'objet de décisions nouvelles.

**M. Jean-Pierre Soisson.** Je le regrette pour Lyon !

**M. le ministre délégué aux affaires européennes.** Un ministre du gouvernement de l'époque vient de le regretter publiquement. Il est dommage qu'il ait attendu un an pour le faire. (*Applaudissements sur divers bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Nous en avons pris acte et nous en avons tiré les conséquences. Il nous appartient maintenant d'appliquer au moins ce qui est favorable à la France, notamment à Strasbourg.

C'est pourquoi je réponds positivement à vos deux questions précises, madame le député : le Gouvernement a décidé d'accorder la garantie financière du Trésor français à la construction de l'hémicycle qui abritera le Parlement européen à Strasbourg et il a arrêté les modalités du financement du TGV-Est, dont les travaux commenceront à la fois depuis Paris vers Strasbourg et, à l'autre extrémité, de Strasbourg vers les Vosges.

**M. Jean-Pierre Brard.** Vers Epinal, par exemple ? (*Sourires.*)

**M. le ministre délégué aux affaires européennes.** Enfin, lorsque nous avons constaté, notamment au vu de l'organisation de ses sessions de travail en 1994, que le Parlement européen tendait à méconnaître la décision prise à Edimbourg, nous en avons saisi nos partenaires

lors de la réunion de Bruxelles, il y a trois jours. Le Conseil européen a alors rappelé la lettre et l'esprit de la décision d'Edimbourg.

Cela signifie, que si, par hasard, le Parlement continuait d'agir comme il le fait, nous, c'est-à-dire la France et tous les autres membres du Conseil, utiliserions les moyens que nous donne le traité pour faire appliquer cette décision. Ainsi, nous n'hésiterions pas à utiliser nos pouvoirs budgétaires sur les crédits de fonctionnement du Parlement européen. Sachez que le Gouvernement français est tout à fait déterminé à faire appliquer cette décision. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

#### Suspension et reprise de la séance

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

(*La séance, suspendue à seize heures quarante, est reprise à seize heures cinquante sous la présidence de Mme Nicole Catala.*)

#### PRÉSIDENCE DE Mme NICOLE CATALA, vice-président

**Mme le président.** La séance est reprise.

2

#### RAPPEL AU RÈGLEMENT

**M. Jean-Pierre Brard.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**Mme le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Brard, pour un rappel au règlement.

**M. Eric Raoult.** Encore ! C'est de l'obstruction !

**M. Jean-Pierre Brard.** M. Raoult, qui ne sait pas de quoi je vais parler, critique déjà. Comme quoi les staliniens ne sont pas toujours là où l'on pense !

**M. Eric Raoult et M. Christian Demuyneck.** On vous connaît tellement, monsieur Brard !

**M. Jean-Pierre Brard.** Nous avons connu la nomenclatura, nous avons vécu la « rosenklatura », et voilà que, maintenant, nous allons subir la « dextratura ».

La dépêche de l'AFP que j'ai en main nous renvoie aux discussions des budgets de l'industrie et de l'environnement. C'est sûrement par pudeur que les deux ministres concernés nous ont caché le coup tordu qui était en préparation, ...

**M. Eric Raoult.** Oh !

**M. Jean-Pierre Brard.** ... à savoir l'éviction, par oukase paru au *Journal officiel* d'aujourd'hui, du directeur de l'ADEME, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

**Mme le président.** Monsieur Brard, je ne suis pas certaine que ce rappel au règlement se rattache à l'ordre du jour.

**M. Eric Raoult.** C'est le contraire qui est sûr !

**M. Jean-Pierre Brard.** Mais si, madame le président, puisque nous sommes en plein débat budgétaire !

**M. Eric Raoult.** Cela relève des questions d'actualité !

**M. Jean-Pierre Brard.** Mais non, monsieur Raoult.

Madame le président, je souhaiterais simplement que vous fassiez observer en conférence des présidents qu'il est discourtois de la part des ministres de ne pas dévoiler au Parlement des mesures de colonisation de l'Etat sur le point d'être publiées.

**M. Eric Raoult.** Comment procède-t-on au conseil général de Seine-Saint-Denis ?

**Mme le président.** Monsieur Brard, je ne suis pas certaine que ce rappel au règlement soit vraiment bien venu au début de cette séance.

3

## LOI DE FINANCES POUR 1994

### (DEUXIÈME PARTIE)

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

**Mme le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1994 (n<sup>os</sup> 536, 580).

Je signale qu'alors même que nous siégeons en séance publique, un certain nombre de nos collègues sont retenus en dehors de l'hémicycle par des réunions de commissions ou de groupes de travail.

C'est ainsi que, cet après-midi, sont convoqués la commission des affaires culturelles, la commission de la défense, la commission de la production ainsi que deux groupes d'amitié.

#### ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

##### Équipement et transports, aviation civile (suite)

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

Nous en arrivons aux questions.

Je vais appeler les intervenants par séries de quinze minutes par groupe.

Nous commençons par le groupe UDF.

La parole est à M. André Rossi.

**M. André Rossi.** Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, ma question porte sur un problème pour lequel je suis déjà intervenu auprès de vous : le choix du tracé du futur TGV-Est dans sa traversée du sud de l'Aisne.

Nous sommes en effet devant deux projets possibles, l'un dit « tracé de référence », l'autre dit « tracé Sud ». Ce dernier a été mis au point après concertation par les dix-neuf maires concernés que j'ai regroupés au sein d'une association et qui se sont assurés le concours de techniciens compétents.

Je précise, monsieur le ministre, que les points d'entrée et de sortie du département sont les mêmes dans les deux hypothèses. Mais le tracé Sud cherche à se rapprocher de l'autoroute A 4 pour réduire l'importance des terrains laissés pour compte et surtout, j'y insiste, pour limiter les

nuisances sonores et visuelles, en éloignant le plus possible le futur TGV des communes menacées par le tracé SNCF.

Le CETE - le Centre d'études techniques de l'équipement - organisme qui dépend de votre ministère, après une analyse minutieuse, a conclu nettement en faveur du projet Sud. Voici un extrait très significatif de sa conclusion : « La variante Sud de l'A 4 s'avère, en revanche, nettement préférable au tracé de référence en ce qui concerne les effets indirects. Elle passe à l'écart des agglomérations ainsi que de la plupart des fermes et des habitations isolées ; elle risque de pénaliser de la sorte un nombre au moins deux fois plus réduit d'habitants que le tracé de base... »

La SNCF objecte que le tracé Sud serait plus coûteux de 180 millions que le sien. Mais quand on lui demande le détail de cette somme, inexplicable puisque notre contre-projet ne propose aucun ouvrage d'art qui puisse peser sur le prix de revient, elle ne répond pas.

Monsieur le ministre, je vous ai demandé pour le bureau de notre association et moi-même un rendez-vous. Je souhaite donc qu'en vue de cette discussion vous demandiez des explications à la SNCF sur le calcul de ce surcoût que nous contestons.

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

**M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, en ce qui concerne le TGV-Est, vous connaissez la décision prise par le M. Premier ministre de réaliser une première phase : Paris-Vandières et Sarrebourg-Strasbourg et de procéder à une étude sur la totalité du tracé de telle sorte que, lorsque ces deux portions de la ligne seront terminées, on puisse imaginer la jonction Vandières-Sarrebourg. Nous avons, en effet, tous, la volonté qu'il n'y ait pas de hiatus dans la réalisation de la voie directe nouvelle entre Paris et Strasbourg.

En ce qui concerne votre département, l'avant-projet sommaire a été rendu fin septembre. Les préfets concernés ont déposé leur rapport à la fin octobre. Il n'y a donc rien de définitif ; la discussion s'ouvre en ce qui concerne le tracé.

Il est bien évident que chaque tracé a ses inconvénients. Je suis très ouvert à toute discussion avec vous, mais aussi avec l'ensemble des élus concernés. S'agissant du tracé dans votre département, je suis prêt à vous recevoir - nous fixerons la date ensemble - avant toute décision - que j'assumerai, puisque c'est une décision d'Etat.

**Mme le président.** La parole est à M. Marc-Philippe Daubresse.

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Monsieur le ministre, je vous remercie pour la clarté de votre exposé qui nous a rassurés et qui tranche singulièrement avec la méthode de votre prédécesseur qui posait plus de questions qu'il n'apportait de réponses dans les débats budgétaires.

**M. Jean-Pierre Brard.** Qui était-ce ?

**M. Marc-Philippe Daubresse.** M. Bianco !

**M. Jean-Pierre Brard.** Vous êtes bien sévère, mon cher collègue !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Je n'insisterai pas sur les conditions difficiles, en particulier du fait de la grave crise traversée par le transport aérien, dans lesquelles vous avez dû préparer ce budget. Je vous interrogerai brièvement sur trois points qui participent de la même question : comment ce budget prépare-t-il la France à entrer dans l'Europe du XXI<sup>e</sup> siècle ?

Le premier concerne la formation des architectes, qui a été très longtemps négligée dans notre pays. Vous savez bien que la qualité urbaine est un leitmotiv de tous les schémas de développement, d'aménagement et d'urbanisme. Vous nous avez apporté des précisions ce matin, monsieur le ministre, mais pouvez-vous nous préciser quel sera le montant exact de la revalorisation des moyens de fonctionnement des écoles d'architecture et quels fonds seront dégagés pour la construction des nouvelles écoles. Quelle sera l'évolution du statut des enseignants et des chercheurs en architecture ? Où en est le plan Architecture 2000 qui avait été évoqué l'an dernier par votre prédécesseur ?

Le deuxième point, très important, concerne la plurimodalité des moyens de transport, considérée par le Conseil national des transports comme la priorité essentielle pour faire face à l'évolution des transports demain. Quelles inflexions comptez-vous donner à votre budget actuel et à vos budgets futurs pour intégrer cette priorité afin que s'engagent rapidement les plate-formes plurimodales rail-route et que se développe vraiment le transport combiné ? Quels moyens et quels montages financiers pensez-vous retenir pour développer et affirmer l'utilisation des canaux dans notre pays ?

Enfin, dernier point : les autoroutes. Après le rapport de la Cour des comptes paru en 1992, envisagez-vous de nouvelles réflexions en matière de financement, de modulation de péage ou de création de péages urbains ?

Monsieur le ministre, votre budget est un budget volontariste qui est apte à répondre aux priorités d'aujourd'hui. Pouvez-vous nous démontrer en quoi, sur les domaines que je viens d'évoquer, il anticipe les mutations inéluctables en matière de transport et d'urbanisme pour l'avenir ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, en ce qui concerne le soutien à la formation en architecture, je tiens à vous indiquer que, pour la première fois depuis de nombreuses années, les conditions d'octroi des bourses sociales aux étudiants en architecture seront alignées en 1994 sur celles des étudiants qui dépendent du ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, ce qui représente une augmentation de 28 p. 100 sur l'année dernière.

Quant aux moyens de fonctionnement des écoles, le projet de budget propose une augmentation sensible, puisqu'ils augmentent de 6 p. 100 par rapport à l'année dernière.

La construction de nouvelles écoles a été envisagée lors des différents comités interministériels. Il s'agirait non pas d'augmenter le nombre d'étudiants, mais de rééquilibrer l'offre d'enseignement sur le territoire national, en desservant la pression démographique qui s'exerce sur l'Île-de-France. Les régions concernées sont le grand Bassin parisien, Centre, Champagne-Ardenne, Picardie, Bourgogne. Les projets sont actuellement discutés dans les régions dans le cadre du prochain contrat de plan. En 1994, des études de faisabilité sont budgétairement réalisables dans la mesure où les négociations entre l'Etat et les régions seraient favorables.

La création de 69 postes de maître-assistant des écoles d'architecture est prévue dans le projet de budget pour 1994 ; je l'ai dit ce matin. C'est la première fois, depuis 1982, que des emplois d'enseignant sont créés dans les écoles d'architecture alors que le nombre des étudiants est en croissance permanente depuis quinze ans. Cet effort devrait être poursuivi dans les années à venir.

Est actuellement en discussion devant le Conseil d'Etat un projet de décret visant à la mise en place en 1994 d'un concours permettant la titularisation d'ici à 1996 de tous les enseignants contractuels qui le souhaitent. Nous pourrions ainsi sortir d'une situation qui n'a que trop duré.

Toutes ces mesures participent à la mise en œuvre concrète du projet Architecture 2000. Le travail et le rapport réalisés par le recteur Frémont sur l'architecture sont tout à fait remarquables. J'ai la ferme volonté de mettre en œuvre ses conclusions, mais aussi de le laisser libre à l'extérieur pour qu'il puisse continuer à porter un œil critique sur ce que nous ferons dans les mois et les années qui viennent dans le domaine de l'architecture.

En ce qui concerne la plurimodalité, j'ai dit ce matin que je souhaitais que le Conseil national des transports se transforme et devienne une chambre de réflexion permanente sur la coordination des différents modes de transport.

On m'a conseillé, en plaisantant, lorsque j'ai pris mes fonctions : « Lorsque tu ne sais pas quoi dire, tu dis "plurimodal" ! » Par moments, j'ai l'impression que c'est vrai ! Soyons sérieux ! Il faut que s'engage une réflexion de fond pour que nous sachions exactement les uns et les autres de quoi nous parlons de manière à avoir une meilleure organisation.

En ce qui concerne le transport combiné, j'avoue que je m'interroge. Ce mode de transport sera toujours marginal, mais nous devons le soutenir. Au moment où de nombreuses entreprises, qui s'étaient tournées vers le transport combiné, me préviennent qu'elles changent leurs investissements et retournent vers le tout-routier, vaut-il mieux que l'Etat finance les infrastructures ou qu'il soutienne le transport combiné ? La réponse n'est pas évidente du tout.

Dans ce domaine, nous avons certainement besoin d'une réflexion complémentaire. Il ne s'agit pas d'enterrer le dossier, mais le choix entre les deux n'est pas simple, car nous n'aurons pas les moyens de financer les deux. Je ne suis pas certain que le lancement de plates-formes au moment où le transport combiné est en train de s'écrouler soit la priorité numéro un. Je crois que la tendance est très nettement vers l'aide au fonctionnement, en tout cas dans la période actuelle.

En ce qui concerne le financement des autoroutes, je ne suis pas hostile, sur certains ouvrages importants, - ponts, grands viaducs - à un système de péage.

Nous travaillons depuis plusieurs mois avec le ministère des finances et le ministère du budget sur une réforme des sociétés autoroutières qui maintienne leur enracinement local grâce à la présence d'élus locaux en leur sein, ce qui est une grande richesse, tout en assurant une véritable péréquation. En effet, Autoroutes du Sud de la France aura fini de rembourser les avances de l'Etat à la fin de l'année et il n'y aura plus de péréquation dès l'année prochaine.

Il est clair, dans le cadre européen, que nous ne pourrions pas, à l'avenir, payer la totalité des infrastructures dont nous rêvons les uns et les autres. Il faudra donc beaucoup mieux utiliser notre réseau. L'un des moyens d'y parvenir sera l'utilisation des péages, qui doivent permettre de nouveaux investissements. Comme on a commencé à le faire cet été avec la SANEF, il faut recourir aux modulations de prix pour entraîner une utilisation optimale du réseau existant, parallèlement aux réalisations nouvelles.

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

**M. Jean-Paul Fuchs.** Monsieur le ministre, les poids lourds, qui représentent 7 p. 100 de la circulation, sont impliqués dans 16 p. 100 des accidents mortels.

Or le nombre de poids lourds qui circulent dans notre pays ne cesse d'augmenter.

Je constate que la législation française du travail n'est pas toujours respectée, en particulier par les poids lourds étrangers en transit dans notre pays.

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

**M. Jean-Paul Fuchs.** Je constate enfin que la limitation de vitesse est souvent peu observée, en particulier sur les autoroutes.

Monsieur le ministre, en France, le transport des poids lourds par rail n'est pas privilégié, contrairement à ce qui se passe dans d'autres pays comme l'Autriche. C'est tout le problème de l'équilibre entre la route et le rail qui est posé.

Quelles mesures comptez-vous prendre pour limiter le nombre d'accidents mortels dans lesquels sont impliqués les poids lourds ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, il y a quelques mois, à la suite d'un accident tragique ayant entraîné mort d'homme, j'ai été ahuri de constater, à la lecture d'une étude faite sur une quarantaine de chauffeurs de l'entreprise en cause, le nombre invraisemblable d'infractions commises à l'encontre des temps de repos avec notamment l'arrêt du chronotachygraphe, infractions qui étaient devenues un véritable système de gestion.

J'ai dû prendre contre cette entreprise des décisions administratives dures telles que le retrait des autorisations de transport longue distance, avec toutes les conséquences que ce retrait a eu, hélas ! sur l'entreprise elle-même, qui était déjà en redressement judiciaire, mais aussi sur la centaine de chauffeurs et sur leurs familles. Certes, la moitié des chauffeurs ont pu être réembauchés, mais les conséquences n'en sont pas moins graves. Or, il était clair que le système de gestion de l'entreprise conduirait un jour ou l'autre à ce qu'un chauffeur, mort de fatigue, cause un accident ; celui-ci fut particulièrement tragique, puisque le camion est venu écraser des véhicules à l'arrêt, ainsi que les personnes qui se trouvaient à l'intérieur.

Dès ma prise de fonctions, constatant la gravité de la situation du transport routier, j'ai ouvert une discussion pour essayer d'élaborer avec la profession un contrat de progrès. Les éléments de la première partie du rapport sont au point. J'ai reçu, il y a à peu près trois semaines, l'ensemble des responsables d'entreprises, puis, il y a dix jours environ, l'ensemble des syndicats. Nous allons mettre en œuvre la première partie des propositions de travail, les discussions sur le contrat de progrès, notamment son volet social, se poursuivant.

Nos objectifs sont clairs.

Premièrement, nous voulons réglementer l'accès à la profession.

Deuxièmement, nous souhaitons orienter de manière précise les contrôles pour les rendre - excusez le terme - les plus « intelligents » possible. Car cette profession est en grande difficulté, et il ne s'agit pas de la conduire à l'exaspération.

Troisièmement, nous devons mener, avec l'ensemble des syndicats et les responsables d'entreprise, une réflexion sur le temps de travail et le temps de conduite.

Enfin, nous devons renforcer certaines peines. Je parlais à l'instant du chronotachygraphe. Il est évident qu'il faut renforcer les peines en cas de trucage ou d'arrêt de cet

appareil. Certaines situations sont inadmissibles. Des exemples doivent être faits, comme je l'ai demandé au garde des sceaux, par instruction au parquet. Nous devons aider les bonnes entreprises, les bons chauffeurs routiers, et empêcher qu'ils soient victimes d'une sorte de *dumping*, par non-respect des règles sociales, ou des règles de sécurité qui met en péril la vie des chauffeurs et la vie des usagers de la route. C'est capital, et c'est notre volonté. C'est évidemment, monsieur le député - et vous le savez bien - très difficile. Il ne faut pas montrer du doigt les chauffeurs routiers qui sont eux-mêmes victimes du système. La crise actuelle des transports routiers, de par sa gravité, conduit au désespoir nombre de responsables d'entreprises, surtout les petits. Nous devons donc travailler et trouver des formules avec eux. C'est ce que nous essayons de faire.

**Mme le président.** Nous passons aux questions du groupe République et liberté.

La parole est à M. Gérard Saumade.

**M. Gérard Saumade.** Monsieur le ministre, je ne vous poserai pas de question sur la sortie de l'article 30, car il ressort des dernières discussions que les présidents des conseils généraux souhaitent que soit respectée la loi de décentralisation, sur le plan tant fonctionnel que financier. Je suis persuadé que c'est aussi votre opinion, et que nous préférons tous la loi à des justifications qui, pour être très intéressantes, ne seraient que corporatives.

Mon intervention va porter sur deux sujets à mon sens importants : les grandes infrastructures, soit en autoroutes, soit en TGV, dans le département que je représente, l'Hérault.

Aujourd'hui, le grand débat, auquel nous comptons participer très activement, porte sur l'aménagement du territoire à l'horizon 2015. Les grands vecteurs autoroutiers et TGV sont fondamentaux pour la politique de l'Etat vis-à-vis de notre département, mais aussi pour la stratégie des départements concernés s'agissant des routes départementales par rapport aux échangeurs autoroutiers et aux gares TGV. Concernant l'A 75, qui relie Paris, le Massif central et le Languedoc-Roussillon, quels sont les points de raccordement, en particulier les échangeurs autoroutiers prévus dans le département de l'Hérault ? Ils conditionnent, en effet, la politique d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, il paraît nécessaire d'accélérer la mise en chantier des déviations indispensables au calibrage de la liaison entre l'A 75 et l'agglomération montpellieraine, en particulier avec les déviations de Saint-Paul-et-Valmalle et Saint-André-de-Sangonis et de connaître, là aussi, l'emplacement exact des échangeurs.

Je souhaite enfin - question à plus long terme, mais qui s'inscrit à l'horizon 2015 - connaître votre position sur le doublement de l'autoroute A 9, déjà décidé au sud de Montpellier. En effet, d'après les experts de votre ministère, l'autoroute sera saturée au niveau de Béziers autour de 2005.

En ce qui concerne le TVG, actuellement l'Etat ne s'est pas encore engagé sur la déclaration d'utilité publique de la liaison Montpellier-Le Perthus. Or, pour nous, en termes d'aménagement du territoire, le plus important n'est pas que le TGV mette Montpellier à une heure de moins de Paris, mais qu'il constitue la grande dorsale européenne de l'Espagne jusqu'à l'Italie et jusqu'à la Suisse.

**Mme le président.** Pouvez-vous conclure, monsieur Saumade ?

**M. Gérard Saumade.** Je conclus, madame le président.

La dernière question, que je pose de concert avec mon collègue Emile Zuccarelli, concerne la société nationale de sauvetage en mer dont les crédits d'équipement et de fonctionnement sont, monsieur le ministre, en baisse de 21 p. 100 dans votre projet de budget. Vous nous proposez de réduire ces crédits de 12,5 millions en 1993 à 9,86 millions de francs pour 1994. Or les collectivités locales et les donateurs privés sont de plus en plus sollicités pour pourvoir aux carences de l'Etat dans ce domaine.

Monsieur le ministre, on ne peut accepter que des vies humaines soient sacrifiées pour des raisons budgétaires, même si les difficultés sont compréhensibles. Quelles mesures concrètes envisagez-vous de prendre pour permettre à la Société nationale de sauvetage en mer de remplir pleinement sa noble tâche ?

**Mme le président.** Avant de donner la parole à M. le ministre, je tiens à vous faire observer, mes chers collègues, que si chacun déborde ainsi son temps de parole, nous serons encore là à une heure très avancée de la nuit. J'invite donc les orateurs suivants à s'exprimer dans le cadre des deux minutes qui leur sont imparties.

La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, sur l'article 30, je vous rassure : ainsi que je l'ai dit à l'assemblée des présidents de conseils généraux, la loi sera appliquée, c'est évident. Nous étudierons en toute honnêteté, dans la transparence, là où on nous demandera le partage, quel en est le coût. Je vous rappelle qu'il ne peut pas y avoir de coût pour l'Etat - c'est la loi ! Que l'on applique la loi, toute la loi, et nous en serons d'accord. Je ne suis pas sûr cependant - mais cela dépend des cas et les élus locaux sont maîtres chez eux - que la décentralisation gagne à casser les services de l'équipement. Reste que chacun est responsable de ses actes et de ses décisions. Je crois de mon rôle de le dire, parce que je le pense.

En ce qui concerne votre département, monsieur le député, il est clair que la décision de lancement de la liaison ferroviaire rapide Valence-Montpellier est considérable. Elle est indispensable et elle appelle, bien entendu, sa continuation. Mais il faut déjà arriver jusqu'à Montpellier, et vous savez comme c'est simple et facile !

Maintenant que la décision est définitive, reste le problème de la section Montpellier-Le Perthus. Bien que les crédits européens dont nous avons cru un temps pouvoir bénéficier, n'aient pas pu être utilisés, un accord a été trouvé pour le financement de l'avant-projet sommaire entre la SNCF, l'Etat, la région, et la ville de Perpignan est même venue participer.

**M. Gérard Saumade.** Ainsi que les départements !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** En effet, et je remercie les collectivités territoriales concernées, car cela nous permet de lancer l'étude.

Après le succès du TGV en Espagne, mon collègue et ami ministre des transports espagnols s'est montré extrêmement intéressé pour la prolongation en direction de Barcelone. Il veut qu'au sommet franco-espagnol, qui aura lieu avant Noël, des propositions soient faites. L'Espagne serait prête à participer à la construction du tunnel, bien que les terrains concernés soient essentiellement français. Voilà qui montre la très forte volonté de l'Espagne de réaliser la liaison par voirie ferroviaire rapide entre Madrid et l'ensemble français.

En outre, le commissaire européen, M. Matutes, qui a sur son bureau le dossier de demande de financement du TGV-Est, enfin complété puisque nous lui avons fourni sinon les tracés, du moins les phasages précis de tracés

qu'il nous avait demandés, est très favorable à un financement du TGV-Est qui servirait éventuellement de modèle à d'autres TGV, en direction de l'Espagne et, je l'espère, de l'Italie.

Si vous me permettez ce mauvais jeu de mots, les choses sont donc sur les rails.

S'agissant de l'A 75 et de la localisation des échangeurs, la concertation s'est ouverte en juin. Au stade où nous en sommes, je ne suis pas en mesure de vous dire quoi que ce soit. Je me propose de vous recevoir sur le point précis avant qu'une décision soit prise, ce qui nous permettra d'être très efficaces.

**M. Gérard Saumade.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Troisièmement, d'après les renseignements que j'ai, le doublement de l'A 9 aux alentours de Montpellier apparaît indispensable et urgent. Au-delà de Montpellier, c'est affaire de long terme. De toute manière, il nous faudra un grand débat selon la méthode chère à mon prédécesseur, qui avait pris un décret prévoyant une consultation sur le projet même avant de discuter de son contenu, en l'occurrence le futur tracé de l'A 9.

A propos de la Société nationale de sauvetage en mer, tout le monde ou presque, à l'Assemblée nationale comme au Sénat, intervient. Nous n'avons évidemment pas à anticiper l'inscription de quelque crédit que ce soit sur la réserve parlementaire, ne serait-ce que par respect pour le Parlement. Mais tout en reconnaissant que c'est une très mauvaise habitude, je fais remarquer que le projet de budget pour 1994 est - ce n'est pas une référence - identique à celui que mon prédécesseur avait présenté pour 1993 et qu'il attend du Parlement le même geste. Je ne prétends pas que ce soit une bonne chose et je suis ennuyé de devoir le reconnaître. *(Sourires.)*

**Mme le président.** La parole est à M. Jean-Claude Lenoir.

**M. Jean-Claude Lenoir.** Je souhaite, monsieur le ministre, appeler votre attention sur la difficulté que rencontre le département de l'Orne - que vous connaissez bien - proche de la région parisienne, à être relié à la capitale. Les deux routes nationales qui le lui permettent sont la N 12 et la N 26.

La N 12 reçoit toute l'attention qu'elle mérite de la part de l'Etat et des collectivités territoriales. En revanche, la N 26, qui est l'une de ses parallèles, et qui relie Paris, Argentan et Granville, est considérée, tant par la direction des routes que par certains services régionaux et départementaux, comme une voie très secondaire qui pourrait même être déclassée en voie départementale.

Je tiens à témoigner ici de la volonté des élus de maintenir cette voie dans la catégorie des routes nationales et je souhaite que l'Etat comprenne qu'il faut lui affecter des moyens importants, car le département a besoin que cette liaison soit bonne pour qu'une partie de ses bassins d'emplois ne soient pas délaissés.

Ma deuxième question porte sur l'autoroute A 28, liaison nord-sud pour laquelle nous allons de malheur en malheur. Nous attendions depuis des années qu'une ouverture significative fût donnée au département vers le nord et vers le sud. Or, l'enquête publique a conduit à des conclusions négatives. Permettez-moi à cet égard une observation. Pendant des années, on a négocié avec les populations locales, les collectivités territoriales et l'ensemble des associations un tracé convenable qui donne satisfaction à l'ensemble des parties. L'enquête publique permet à des opposants, et c'est normal, de se

manifeste et on met tout par terre ! On peut dès lors se demander à quoi a servi de négocier pendant des années un tracé digne de ce nom avec les acteurs locaux !

Nous avons pris acte de ce que M. le Premier ministre, lors de son déplacement à Nantes, a confirmé le financement de la partie entre Tours et Le Mans, qui ne fait pas problème. En revanche, la section Le Mans-Alençon, pour laquelle l'enquête publique a conclu de façon positive, n'a toujours pas de financement. Qu'en est-il ? Et surtout, votre détermination conduira-t-elle à faire aboutir rapidement - dans quels délais ? - le dossier de la section entre Alençon et Rouen.

Nous attendons beaucoup, monsieur le ministre, des assurances que vous serez en mesure de nous donner.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, sur les routes nationales 12 et 26, des études d'avant-projet sommaire d'itinéraires ont été réalisées afin de déterminer les priorités d'aménagement à quinze ans.

Pour la section Paris-Alençon de la RN 12, le parti a été pris d'un aménagement à long terme, sur place, à deux fois deux voies en route express, ce qui correspond, pour la partie entre Verneuil et Alençon, à 2,5 milliards de francs de dépenses, au-delà du X<sup>e</sup> Plan.

La négociation qui s'ouvre dans le cadre du contrat de plan, puisque là réside notre seule possibilité de financement, exigera des arbitrages difficiles et délicats, entre les priorités de l'Etat et celles de la région. Je souhaite que vous obteniez le maximum de ces négociations dans lesquelles vous ne manquerez pas d'intervenir, pour ces deux voies qui sont importantes et qui vous tiennent à cœur. Mais je ne peux pas vous en dire plus aujourd'hui, puisque nous n'en sommes encore qu'aux balbutiements d'une négociation entre le préfet de région, les ministères et le conseil régional.

En ce qui concerne l'A 28, le rapport de l'enquête sur la partie entre Rouen et Alençon, qui a été déposé il y a une quinzaine de jours seulement, est négatif. J'ai immédiatement mis ce rapport à l'étude pour connaître les raisons de cet avis. Je compte, avant Noël, choisir soit d'apporter des réponses à ces arguments négatifs et de transmettre le dossier au Conseil d'Etat, soit, devant la pertinence des arguments négatifs, de reprendre à zéro le dossier et le tracé. Je ne peux évidemment pas vous répondre dès maintenant, car tout dépend de la pertinence des arguments.

En tout cas, le Gouvernement est très attaché à la réalisation de l'axe Calais-Bayonne, réalisation qui suppose qu'on trouve un passage entre Rouen et Alençon.

**Mme le président.** Nous passons aux questions du groupe du Rassemblement pour la République.

La parole est à M. Jérôme Bignon.

**M. Jérôme Bignon.** Monsieur le ministre, les Bas-Champs, zone située au bord de la Manche au sud de la baie de Somme entre Cayeux et Ault, ont été inondés lors des grandes marées de février 1990. Ce sont 4 000 hectares qui ont été envahis.

S'agissant de travaux de défense contre la mer, j'ai bien conscience que plusieurs départements ministériels sont concernés. Il m'est apparu néanmoins que, compte tenu du rôle joué par la direction départementale de l'équipement de la Somme dans la conception et le suivi de ces travaux, votre ministère pouvait jouer un rôle de coordination et éviter la dilution que provoque l'existence de nombreux acteurs. C'est la raison pour laquelle c'est à vous que je m'adresse.

A l'époque, trois types de mesures avaient été décidées. Je ne parlerai pas des mesures d'urgence, c'est réglé. Les travaux conservatoires sur la digue, qui devaient être financés à parts égales par l'Etat, la région et le département, s'élevaient à environ 11,5 millions de francs. La part de l'Etat était de 3,450 millions de francs ; à ce jour n'ont été débloqués que 2,4 millions ; il reste un million de francs à financer. Ces crédits sont-ils prévus dans votre projet de budget pour 1994 ?

Quant aux études maritimes nécessaires pour trouver les solutions techniques définitives, elles n'ont été financées qu'à hauteur de 955 000 francs, alors que l'Etat s'était engagé pour une somme de 1 315 000 francs ; il manque 360 000 francs. Le projet de loi de finances en cours d'examen, permettra-t-il de boucler les financements auxquels l'Etat s'était engagé ?

Les travaux conservatoires et les études en cours doivent permettre, dans une deuxième phase, de déboucher sur l'inscription au contrat de plan entre l'Etat et la région Picardie du financement des travaux de confortement de la digue. Dès lors que ces travaux seraient contractualisés, le financement d'une première tranche peut-il être envisagé en 1994 ? Et si les études en cours n'étaient pas achevées en 1994, y aurait-il, dès cette année, des crédits pour financer une tranche de travaux conservatoires qui s'inscriraient dans la perspective des travaux définitifs de confortement ?

**Mme le Président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, le littoral des Bas-Champs est protégé des hautes mers et des tempêtes par une digue de galets. Suite à ce qui s'est passé en 1990 et bien que, l'agglomération de Cayeux mise à part, il s'agisse essentiellement de terres agricoles, un effort important a été consenti par mes prédécesseurs au titre de la protection des lieux habités contre la mer. La solidarité nationale s'est donc exercée et des subventions ont été versées à l'association syndicale maître d'ouvrage : 4,2 millions de francs en 1990, 0,72 million en 1991 et 1 million en 1992.

Quant au financement des programmes ultérieurs, je me dois de vous rappeler que le principe posé par la vieille loi de 1807 est que la protection contre la mer relève de la responsabilité des propriétaires de parcelles auxquelles seules les collectivités locales peuvent se substituer. L'Etat n'a pas de responsabilité dans ce domaine. Aucun financement n'est donc prévu pour les réalisations à venir. En revanche, les services de l'équipement apporteront leur concours technique à toutes les recherches de solution.

Pour que ma réponse ne soit pas par trop négative, je peux vous dire que le ministère trouvera les quelque 300 000 francs qui manquent pour boucler l'ensemble des études.

**M. Gilbert Meyer et M. Patrick Ollier.** Très bien !

**Mme le président.** La parole est à M. Gilbert Meyer.

**M. Gilbert Meyer.** Je souhaite, monsieur le ministre, revenir sur le transport ferroviaire du schéma de développement économique des régions françaises en général, et de l'Alsace en particulier.

La combinaison du réseau ferroviaire et du maillage routier, vous l'avez rappelé tout à l'heure, offre de nombreux avantages. Elle autorise l'acheminement rapide de matériels et d'équipements lourds, voire de chargements « à risques ». Il serait, en effet, dangereux de véhiculer par la route certaines marchandises ou trop onéreux de les

déplacer par air. L'interconnexion des réseaux ferrés et routiers permet de répondre avec souplesse à toutes les exigences.

Encore faut-il donner aux partenaires concernés les moyens pour arriver à un service de qualité, au moindre coût possible. Il est donc indispensable de parfaire les infrastructures pour en accroître la rentabilité et la sécurité.

Dans ce but, il faut s'engager dans deux grands axes d'action.

D'une part, il conviendra de concentrer l'action sur l'ensemble des routes nationales afin d'en supprimer les points noirs qui hypothèquent le niveau de sécurité. Je vise là essentiellement, pour ce qui me concerne, la RN 415, axe principal vers l'Allemagne. Le maillon « terminal » de la chaîne de transport fer-route pourrait alors jouer son rôle de « distributeur final ».

D'autre part, c'est aussi sur le développement et la modernisation du réseau ferroviaire qu'il s'agira d'accroître l'effort. Les nouvelles technologies doivent servir de catalyseur pour initier des infrastructures encore plus performantes. A ce titre, l'Alsace a toujours affirmé son attachement à la réalisation du TGV-Est et du TGV Rhin-Rhône, maillons clés du schéma directeur européen des lignes à grande vitesse. Ces deux grandes liaisons assureront une fonction structurante à l'échelon européen et serviront d'interconnexion entre les réseaux TGV français, ICE allemand et Rail 2000 suisse.

Dans l'Europe qui se construit cet enjeu est essentiel, sinon vital. Le développement d'une coopération économique efficace, dont la France entière profitera, est à ce prix.

Le contrat de plan à venir, monsieur le ministre, doit donc impérativement, permettre à l'Alsace de rattraper ses retards. Nous comptons beaucoup, monsieur le ministre, sur cette contractualisation. Quels moyens seront mis en œuvre pour arriver au rattrapage souhaité ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, j'espère répondre complètement à votre question que je diviserai en cinq points pour être plus clair.

Premièrement, dans les priorités affichées par l'Etat, mais qui ne représentent évidemment qu'une partie des sommes qui seront disponibles pour les routes dans le cadre du contrat de plan Etat-Région, figurent l'achèvement de l'axe nord-sud, le contournement de Haguenau, la rocade nord de Mulhouse et la poursuite des grandes liaisons autoroutières d'aménagement du territoire, la RN 66 et la RN 59.

Sur tout le reste, notamment la RN 415 qui vous est chère, tout est encore à négocier - car tout ne peut pas être prioritaire - dans le cadre de la discussion, qui s'annonce difficile, entre l'Etat, la région et l'ensemble des élus locaux. Je suis certain de votre participation active à cette discussion.

**M. Gilbert Meyer.** Je ne fais que ça, monsieur le ministre !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** C'était le deuxième point.

Troisièmement, le transport combiné, je l'ai dit tout à l'heure, doit être soutenu. Il ne représente, et ne représentera jamais, qu'une faible part du transport, mais il me paraît nécessaire, à tous points de vue, que cette part existe. Sous toute réserve, je pense qu'il vaut mieux soutenir les transports combinés plutôt que de financer les

grandes infrastructures multimodales de transport. Mais, sur ce sujet, la discussion reste ouverte, et en tout cas il s'agit d'un débat important et extrêmement urgent.

En ce qui concerne - c'est le quatrième point - les modifications du réseau ferroviaire, vous savez ce qu'il en est du TGV-Est. Vous connaissez la volonté du Gouvernement, les décisions qui ont été prises et ce que cela représente. En accord avec mon collègue et ami allemand, nous présentons à Bruxelles un dossier conjoint de demande de subvention. De nombreuses réunions ont déjà eu lieu avec le commissaire Marutes. Nous espérons bien que la réalisation du TGV sera poursuivie rapidement en direction du Nord-Est et de l'Est. Il y a par ailleurs une discussion avec le ministre luxembourgeois des transports, M. Robert Goëbbels, pour la participation du Luxembourg qui devrait intervenir dès la première phase, puisque, sur les quarante minutes qui seront gagnées entre Luxembourg et Strasbourg, vingt le seront dès la réalisation de la première phase prévue dans le nouveau découpage mis au point par mon ministère, et les vingt autres lorsque nous aurons pu relier Vandières à Sarrebourg.

Pour le TGV Rhin-Rhône, le financement de l'avant-projet sommaire a été bouclé. Par conséquent, les études démarrent.

Concernant enfin les lignes régionales SNCF, j'ai précisé ce matin ma volonté d'avancer vers une régionalisation des 4 milliards de francs que l'Etat verse à la SNCF pour compenser une partie des pertes des lignes d'intérêt régional. Le problème est complexe. Il ne me paraît pas très juste que ces sommes n'aillent aux régions qu'à condition que celles-ci les consacrent à 100 p. 100 au rail, comme je l'avais moi-même prévu dans un premier élan. Mais ni aucun verrou n'est prévu, je crains que, peu à peu, ces sommes n'aillent plus au rail, ...

**M. Patrick Ollier.** C'est vrai !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** ... ce qui peut être une grande perte. Il faut donc étudier la question. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé à M. Haenel, qui avait présidé la commission d'enquête du Sénat sur la SNCF, de me soumettre très rapidement un rapport sur les demandes des régions, en liaison avec l'ensemble des présidents des conseils régionaux de France et avec la SNCF, afin que nous puissions en discuter avec la représentation nationale et avancer vers une régionalisation de ces crédits, permettant un meilleur dialogue entre les élus régionaux, qui représentent les besoins de nos concitoyens, et la SNCF, pour une SNCF toujours plus proche des citoyens et des usagers, objectif qu'elle a eu tendance à oublier.

La modernisation de la SNCF est une très bonne chose, mais la SNCF doit garder un visage humain, les gares doivent être accueillantes, il doit y avoir des personnes pour expliquer, assurer l'accueil et la sécurité, accompagner dans le train, voire aider au port de bagages. C'est cette vision-là du service public que nous voulons remettre au goût du jour.

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

**M. Serge Charles.** Monsieur le ministre, nous allons décidément beaucoup parler ce soir des transports combinés, ce qui fera également pour l'essentiel l'objet de ma question. On ne peut pas échapper à une telle évolution et, à la veille du grand débat national sur l'aménagement du territoire, cette réflexion nouvelle s'impose à nous pour déterminer les grandes orientations en matière de transport.

Pour illustrer ma réflexion, je partirai d'une situation qui me touche particulièrement en tant que parlementaire du Nord : les problèmes de circulation aigus que nous connaissons aujourd'hui dans la métropole lilloise. Vous êtes venu récemment nous rendre visite et vous avez pu vous rendre compte des difficultés.

L'autoroute A 1, de Paris à Lille, est aujourd'hui l'une des voies les plus engorgées de France. Elle est empruntée par des camions qui relient les ports du Nord à Paris et aux régions et pays du Sud. L'évolution de la circulation sera bientôt dramatique, puisqu'on peut imaginer un bond de plus de 50 p. 100 d'ici à l'an 2000. C'est un constat inquiétant. Il faudra prendre en compte cette situation et y apporter des solutions.

Je pensais vous questionner précisément sur cette piste qu'il convient d'explorer et qui présente à mes yeux un intérêt non négligeable en termes de coûts globaux pour la collectivité : les autoroutes ferroviaires, dont l'idée chemine petit à petit. Sur le plan micro-économique, au niveau des entreprises, le duel rail-route peut tourner à l'avantage de la route dans la mesure où certaines charges induites ne sont pas prises en compte. Sur le plan macro-économique, en revanche, ce nouveau moyen aurait probablement l'avantage, en tout cas en matière d'environnement et de sécurité.

Au point où nous en sommes, il serait très certainement regrettable de ne pas approfondir cette hypothèse de travail car, au-delà des problèmes propres au secteur du transport, cela concerne une certaine conception de la société. Nous avons le devoir de préparer l'avenir au mieux des intérêts de ceux qui vivront dans le monde de demain, d'autant plus qu'il existe aujourd'hui des terrains d'assiette dont les infrastructures ne sont pas encore bien définies. Il serait dommage que nous ne prenions pas en compte, dans le cadre du schéma directeur que nous avons à débattre, les possibilités qui nous sont offertes. C'est pourquoi je souhaiterais avoir votre sentiment sur ce point.

**Mme le président.** Monsieur Charles, vous n'avez pas tout à fait respecté votre temps de parole.

**M. Serge Charles.** Vous n'allez pas être plus sévère avec moi qu'avec les autres, madame le président !

**Mme le président.** Je ne l'ai pas été.

**M. Serge Charles.** Merci de votre mansuétude.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur Charles, vous posez des problèmes fondamentaux pour l'avenir.

Il est clair, notamment dans la métropole lilloise, comme nous avons pu le constater ensemble, que l'engorgement de l'autoroute A 1 sera difficilement supportable. C'est déjà largement le cas aujourd'hui. Se posent alors le problème du transport combiné et celui de l'autoroute ferroviaire, ici et à d'autres endroits du pays.

J'ai déjà eu l'occasion de dire combien je crois au transport combiné. Cela concerne toujours une part relativement faible du trafic, je le sais bien, mais c'est toujours cela ! Il me paraît donc important de le soutenir, même si, en raison de la crise des prix routiers, il recule, ce qui est extrêmement attristant. Il faut des aides d'urgence, un soutien, et, encore une fois, il faut choisir rapidement, au moins dans un premier temps, entre l'aide aux infrastructures et l'aide au fonctionnement.

L'autoroute ferroviaire, c'est le train sur lequel on installe le camion avec le chauffeur. L'inconvénient, chacun le comprend, c'est qu'on additionne le coût du transport

ferroviaire à celui du transport routier. Par conséquent, cela ne peut pas être rentable et le coût pour l'Etat est forcément considérable.

C'est donc un moyen qui ne peut pas du tout être utilisé sur de longues distances. C'est possible sur des distances courtes, par exemple pour franchir une montagne, passer sous la Manche ou éviter un goulet d'étranglement.

La Manche, c'est l'exemple type. Paris-Lille, ce n'est pas absurde d'y réfléchir, mais ce sera très coûteux.

Pour Lyon-Turin, une étude a été faite. Entre Montmélian et Turin, le coût d'un TGV normal est de 32 milliards, si ma mémoire ne me fait pas défaut. Si nous réalisons le tunnel au gabarit d'une future autoroute ferroviaire, on atteint les 35 milliards, et, pour l'autoroute ferroviaire, rien qu'en infrastructures, on arrive à 60 milliards d'investissement, sans compter les dépenses de fonctionnement. Pourtant, dans une région de montagne, réserver les tunnels routiers au transport de personnes - voitures et autocars -, éviter ces espèces d'égoûts à camions que sont devenus nos autoroutes alpines en prévoyant un tunnel ferroviaire paraissent une solution d'avenir.

C'est exactement la même chose en ce qui concerne la métropole lilloise.

Il faut donc que les études soient poursuivies et, surtout, que nous laissions les portes ouvertes pour permettre la réalisation d'autoroutes ferroviaires dans l'avenir, si les temps le permettent. Sur de brefs passages, c'est une excellente solution au plan de la sécurité et de l'écologie, mais elle a malheureusement un coût. Actuellement, nous ne pouvons pas nous y aventurer, mais nous devons, avec vous, étudier les possibilités de telle sorte que tout reste ouvert pour l'avenir.

**M. Serge Charles.** Merci, monsieur le ministre.

**Mme le président.** Nous passons aux questions du groupe communiste.

La parole est à M. Jacques Brunhes.

**M. Jacques Brunhes.** Monsieur le ministre, la voie d'eau est un mode de transport d'avenir. Nos voisins l'ont compris, qui ont construit la liaison Rhin-Main-Danube. Nous savons que la voie fluviale reçoit 25 p. 100 du trafic marchandises en Allemagne, 53 p. 100 aux Pays-Bas, mais 3,5 p. 100 seulement dans notre pays.

Je demande chaque année à ce moment de la discussion budgétaire quels efforts va faire le Gouvernement pour la voie d'eau. Qu'il s'agisse de la région parisienne ou de la façade maritime de la Manche, nous ne devons pas être à l'écart de l'Europe des fleuves et des canaux. Il faut pour cela travailler sur les liaisons Seine-Nord et Seine-Est, les mettre à grand gabarit, et il faut naturellement prévoir des crédits d'entretien.

La deuxième partie de ma question concerne le Port autonome de Paris, qui joue un rôle majeur pour l'économie de l'Île-de-France. Gennevilliers représente à lui seul 51 p. 100 de son trafic et de son chiffre d'affaires. Pour reprendre l'expression d'un de vos prédécesseurs, c'est l'un des fleurons du Port autonome de Paris.

Pour que les potentialités de ce port soient pleinement développées, il faut une voie de transport en commun. Météor doit donc aller jusqu'au port de Gennevilliers. C'est une demande qui a été enregistrée par tous vos prédécesseurs et je suis persuadé que vous voudrez bien le confirmer.

C'est nécessaire pour le port, mais également pour la politique de la ville. Gennevilliers fait partie des dix grands projets urbains. C'est sur l'un des quartiers qui

jouxtent le port que se négocie actuellement le contrat de ville. Pour réussir ce grand projet qui nous est commun, il faut désenclaver ce quartier. Cela ne concerne pas seulement Gennevilliers, mais aussi Colombes, Asnières et toute la boucle Nord du département.

La réussite de la politique de la ville dépend pour une part d'un tel désenclavement. Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir en tenir compte.

**M. Francis Delattre.** Il faudrait aussi un port à Argenteuil !

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, je vous ai fait part ce matin de ma conviction que l'on a eu tort de négliger les canaux, à moins que ce ne soit les pays du Nord, qui réalisent des travaux colossaux entre le Rhin et le Danube, qui fassent collectivement une erreur, mais cela m'étonnerait.

Plutôt que de continuer à discourir sur telle ou telle liaison, la meilleure solution est de trouver une mécanique financière qui permette d'en réaliser une. Nous y travaillons depuis plusieurs mois.

Immédiatement, entrent en opposition Seine-Nord, Seine-Est, Rhin-Rhône, etc. Je crois que c'est une erreur. Choisissons ensemble, sur des critères objectifs, le canal le moins cher, le plus vite réalisé, le plus rentable et le plus spectaculaire, de manière à entraîner la réalisation de tous les autres. Cela me paraît bien préférable à une lutte stérile entre des canaux qui, tous, ont leur intérêt. Je crois que c'est par l'exemple d'une réussite que l'on pourra remettre au goût du jour les canaux en France. C'est en tout cas l'ambition qui m'anime. Certains la jugent modeste. Moi, je la crois importante, parce qu'il y a trop longtemps que l'on parle sans aucune réalisation. Mettons-nous donc d'accord sur les critères et trouvons quel est le canal qui y répond. Je crois avoir ma petite idée là-dessus, mais je peux me tromper.

Quant à la liaison avec le Port autonome de Paris, en dépit de l'effort du Gouvernement dans le cadre du plan de relance et du budget actuel, METEOR progresse lentement, et si l'ambition est d'arriver à Saint-Lazare, nous n'y sommes pas encore.

A partir de Saint-Lazare, il y a deux options, l'option nord et l'option sud. La décision n'a pas encore été prise. J'ai parfaitement compris par laquelle des deux options vous étiez le plus intéressé ! Nous n'avons aucune idée préconçue. Pendant que se poursuivent les travaux, qui demanderont tout de même un certain temps, la question doit être étudiée à dossiers ouverts et le choix doit être fait de la manière la plus transparente et la plus objective possible.

**Mme le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

**M. Jean-Pierre Brard.** Monsieur le ministre, vous connaissez mon attachement au développement des transports en commun, notamment en région parisienne et plus particulièrement dans la région est.

Plusieurs raisons militent à mon sens pour une politique plus dynamique et plus volontariste dans ce domaine : la nécessaire relance de l'activité économique, dont les grands travaux peuvent être un axe central ; la volonté unanimement partagée, je crois, de préserver notre environnement, la pollution automobile étant devenue un problème crucial de la métropole parisienne avec les rejets toxiques, bruits et nuisances occasionnés par les

routes et autoroutes ; l'annonce d'une politique de la ville et des banlieues qui passe par le désenclavement tant économique qu'humain de ces dernières.

Les divergences partisans peuvent être parfois transcendés sur ces questions. Ainsi que nous avons déjà eu l'honneur de vous l'expliquer, dans l'Est parisien, les maires de cinq villes, et non des moindres puisqu'il y a, outre la mienne (*Sourires*) Rosny-sous-Bois, Vincennes, Noisy-le-Sec, Montreuil et Fontenay-sous-Bois se sont associées pour proposer un schéma de transports en commun en site propre répondant aux besoins de la population et du tissu économique : prolongement de la ligne 1 jusqu'à Fontenay-sous-Bois ; prolongement de la ligne 9 jusqu'à Val-de-Fontenay ; prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-sous-Bois ; prolongement du tramway Saint-Denis-Bobigny jusqu'à la gare SNCF de Noisy-le-Sec, puis jusqu'au nouveau terminus des lignes 9 et 11 et, enfin, selon le tracé de la ligne 9, jusqu'à la station de RER de Val-de-Fontenay ; réalisation des deux tranches d'orbitale, petite et grande ceintures, avec interconnexion à la mairie de Montreuil.

Vous avez d'ores et déjà accepté, me semble-t-il, la constitution d'un groupe d'études entre l'Etat, le syndicat des transports parisiens et les cinq villes. Il serait souhaitable que vous nous le confirmiez aujourd'hui et que l'Etat s'engage plus avant dans la prise en compte effective du travail de ce groupe d'études dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France qui devrait être prochainement adopté.

La réalisation prochaine de ces objectifs suppose également que les capacités d'investissement de la RATP ne soient pas amputées par une modification des règles en vigueur.

Les transports en commun doivent aujourd'hui être érigés au rang de priorité nationale. Le plan de relance présenté en août dernier ne répond pas encore à cette attente en privilégiant manifestement trop à notre goût les transports routiers, ce qui pourrait être modifié par la manifestation politique d'une autre orientation.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur Brard, des efforts financiers considérables ont été consentis en faveur des transports en commun en province et encore plus en Ile-de-France. En 1993 et en 1994, il y aura eu chaque année deux fois plus d'investissements d'Etat qu'en 1992. Cela mérite d'être noté.

Réfléchir dans le cadre d'une démarche intercommunale autour de Montreuil, Vincennes, Fontenay, Rosny et Noisy-le-Sec au problème des transports et dialoguer avec le syndicat des transports et l'Etat sur les meilleures solutions et sur les moyens d'y faire face financièrement est à l'évidence une excellente initiative. Je vous confirme que l'Etat participera à cette réflexion. Une réunion aura lieu à la fin de novembre avec les communes concernées, le syndicat des transports et l'Etat pour que l'ensemble des études puissent être menées de concert. Nous verrons après, en temps utile, comment nous battre pour trouver les financements nécessaires.

**Mme le président.** La parole est à M. François Asensi.

**M. François Asensi.** Monsieur le ministre, au moment où l'Aérospatiale veut préserver sa position stratégique, l'Etat n'est toujours pas intervenu pour faire un apport en capital. Les besoins sont estimés entre 3 et 6 milliards de francs. Il en va de même pour la SNECMA, où les

besoins sont estimés à 2 milliards de francs et qui doit consacrer une part importante de ses ressources à la recherche pour se maintenir à un niveau technique élevé.

Alors que les besoins en capital sont criants, comment ces entreprises vont-elles pouvoir maintenir leur politique de recherche et de développement si l'Etat n'intervient pas pour accompagner leur effort par un apport en capital ?

Par ailleurs, le projet de budget que vous présentez ne prévoit aucune dotation pour les nouveaux programmes l'avion A 319 et le moteur CFM 56 3X51, dont les recherches sont en cours.

La commission de la production et des échanges a adopté, comme la commission des finances, une observation demandant la majoration des crédits destinés au programme aéronautique civil. J'appelle votre attention, monsieur le ministre, sur le fait que le CFM 56 doit équiper des avions dérivés du 737 X, et qu'il s'agit d'équiper un peu plus de 1.000 avions. La SNECMA a passé un accord d'exclusivité avec General Electric. Si elle ne peut pas financer ce projet, elle sera définitivement écartée du marché américain.

Au moment où ce secteur est en difficulté, comment la SNECMA et l'Aérospatiale vont-elles relever les défis aéronautiques du XXI<sup>e</sup> siècle si ces programmes ne bénéficient d'aucune avance remboursable ?

Enfin, je voudrais terminer en mentionnant le risque pour l'industrie aéronautique d'être incluse dans le projet de code des subventions qui sera partie intégrante de l'Uruguay Round. Le système de soutien et d'avances remboursables à la construction aéronautique serait alors remis en cause au nom d'un compromis global sur le GATT.

Quelles initiatives allez-vous prendre pour exclure totalement la construction aéronautique du code des subventions et obtenir la multilatéralisation de l'accord euro-américain à l'ensemble des produits aéronautiques ? Il y va de la survie des programmes Airbus et de l'industrie des moteurs en France.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, les demandes de l'Aérospatiale et de la SNECMA sont exactement celles que vous venez d'indiquer.

Le principe d'une dotation en capital est évidemment acquis. Reste à en discuter le montant. Cette discussion est actuellement en cours dans un cadre interministériel, et vous comprendrez que je ne puisse pas vous répondre aujourd'hui. Mais je ne doute pas que vous m'interrogeriez à nouveau dans quelques semaines, lorsque la décision sera intervenue. Cela dit, j'ai tout à fait conscience de la situation et des besoins de ces deux entreprises.

En ce qui concerne les financements, vous savez que nous allons passer du système des avances remboursables à celui du financement de la recherche en amont. C'est un moment extrêmement délicat pour les entreprises. Il convient, évidemment, d'opérer ce changement de manière amortie, en quelque sorte en ciseaux, et avec des montants de crédits qui permettent que la recherche ou l'aide à la recherche en amont soient suffisamment efficaces.

Je rappelle que, pour 1994, l'effort de l'Etat sera important, puisqu'il respectera la totalité de ses engagements sur les programmes d'avances remboursables, qu'il s'agisse de l'A 330, de l'A 340, du Falcon 2000, du moteur CFM 56 ou du GE 90, et qu'il augmentera sensi-

blement la ligne souple des crédits consacrés à la recherche en amont en les faisant passer de 400 millions en 1993 à 500 millions.

J'ajoute qu'il a été décidé, après concertation avec François Léotard, que d'importantes sommes gelées sur le budget de la défense seront libérées en 1994, ce qui permettra d'injecter, au-delà du projet de budget, 500 millions de francs dans la recherche civile.

Quant à votre dernier souci, le Gouvernement s'est efforcé de le faire partager à la Communauté européenne tout entière, de manière que l'aéronautique soit traitée dans le cadre d'une extension de l'accord CEE - Etats-Unis et non dans celui du GATT. La discussion est en cours. J'ai tout fait pour convaincre chacun des ministres européens des transports de l'extrême importance de ce point.

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

La parole est à M. Jean-Pierre Defontaine.

**M. Jean-Pierre Defontaine.** Monsieur le ministre, en 1989-1990, j'ai présidé une mission d'information sur les grands aéroports dans le monde. Sans revenir en détail sur les problèmes que le trafic aérien posait déjà, je voudrais rappeler quelques chiffres qui m'avaient alors frappé : en 1990, on dénombrait un peu plus d'un milliard de passagers par an dans le monde ; pour l'an 2000, c'est-à-dire demain, on en prévoyait 2 milliards, d'où l'obligation de s'adapter, avec toutes les conséquences que cela implique.

Le rapport d'information que j'ai présenté en juin 1990 est encore plus d'actualité aujourd'hui. Au moment où résonne encore le tumulte du plus violent conflit qu'ait connu Air France, et avant qu'on ne sache ce que seront les résultats définitifs de la compagnie nationale pour 1993 - résultats dont nul n'ignore cependant qu'ils seront dramatiques - plusieurs questions se posent auxquelles le Gouvernement se doit de répondre.

D'abord, quelles sont les mesures envisagées pour permettre à cette grande compagnie française de renouer avec l'équilibre, mais aussi de retrouver son calme social ?

Ensuite, à quelle hauteur l'Etat entend-il faire face à ses obligations d'actionnaire ? Et quelle position prendra-t-il vis-à-vis de Bruxelles à ce propos ?

Enfin, ne conviendrait-il pas de revenir sur la décision trop hâtive de procéder à la privatisation d'Air France ?

L'actualité coïncidant avec le débat budgétaire, nous attendons avec intérêt vos réponses, monsieur le ministre.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, vous connaissez parfaitement la situation grave d'Air France. Vous n'ignorez pas non plus notre volonté - qui, je crois, est partagée sur tous ces bancs - est d'assurer à cette compagnie, qui porte notre emblème national, un avenir digne d'elle et de sauvegarder sur le long terme ses emplois.

Vous savez comme moi qu'il n'y a aucune chance pour qu'il existe au XXI<sup>e</sup> siècle autant de compagnies en Europe qu'il y en a aujourd'hui. Vous savez comme moi que British Airways, à la suite d'un redressement drastique et aussi grâce à l'accord privilégié qu'elle a passé avec les Etats-Unis - sans doute au nom de l'ultra-libéralisme britannique - sera parmi les compagnies qui survivront. Vous savez comme moi que toutes les compagnies européennes - en dehors de British Airways - tout en étant dans le rouge, se redressent. Air France est la seule grande compagnie occidentale qui s'enfonce, je dis bien la seule ! Ainsi, la compagnie allemande se redresse

sans doute beaucoup plus vite que le gouvernement allemand et elle-même ne le reconnaissent, ce qui nous laisse craindre pour Air France.

Vous savez également qu'une étude britannique publiée il y a un mois et que vous avez sans doute lue rappelle toutes les chances de la compagnie Air France, à condition qu'elle sache faire sa révolution interne.

En ce qui concerne Air France - je le dis depuis le premier jour - il y a deux combats à mener, et jamais l'un sans l'autre : un combat extérieur contre l'ultralibéralisme au niveau mondial et dans la Communauté européenne, pour arriver à une compétition maîtrisée et, par conséquent, loyale et saine et non à une sorte de jungle ; un combat interne, qui s'impose à l'évidence puisque, à l'exception de la compagnie belge, Air France est la seule compagnie qui continue à s'enfoncer et à perdre des parts de marché.

Le combat extérieur, je n'ai cessé de le mener, à travers le monde et au sein de la Communauté européenne, car il correspond à la philosophie du Gouvernement et à celle qui m'anime depuis toujours et qui m'a conduit à m'engager dans la vie publique : le refus de l'ultralibéralisme comme celui du protectionnisme. Si certains en doutent, c'est que, depuis sept mois, ils n'ont pas suivi les dossiers dans ce domaine. Je tiens à leur disposition les rapports que j'ai faits et les interventions, que j'ai prononcées depuis six mois que je suis en fonction. J'aimerais bien lire ceux et celles de mes prédécesseurs, car tous n'ont pas mené ce combat dans le passé.

Quelles sont les mesures envisagées, demandez-vous. Bien entendu, il s'agit de sauver Air France. Or, la compagnie ne pourra être sauvée que si on limite les déficits. Il va donc bien falloir avancer sur le plan financier et sur celui des suppressions de postes sans licenciement. Il va bien falloir trouver des formules, qui devront être discutées et négociées au sein de la compagnie.

J'ai dit quel constat j'avais tiré de cette affaire. Je n'ai pas mesuré - et j'assume ma responsabilité en la matière - le fossé qui, au bout de cinq ans, séparait l'équipe de direction de l'ensemble du personnel ; c'est un phénomène qui peut se produire après cinq années. Je n'ai pas mesuré non plus le fait que pour l'ensemble du personnel, les deux précédents plans de redressement, qui avaient pourtant porté leurs fruits - sans eux, la situation de la compagnie serait bien pire - avaient été vécus comme un échec puisqu'ils ont débouché sur le déficit le plus formidable de ces dernières années !

Un sursaut était donc indispensable. Il faut qu'il ait lieu, et c'est de cela dont sont chargés, notamment, les deux nouveaux présidents d'Air France et d'Air Inter, dont je considère, les ayant proposés pour occuper ces postes, qu'ils sont les hommes qu'il faut pour ces deux entreprises.

En ce qui concerne l'obligation d'actionnaire de l'Etat, il est clair, monsieur le député, que l'Etat fera son devoir. Il a toujours été prévu qu'il le fasse en parallèle avec le redressement Air France, redressement dont je précise à nouveau qu'il passe non par un plan comptable ou un plan de retrait, mais par la construction d'un projet pour cette compagnie.

Sur le plan commercial, il faut que le produit soit préparé plus intelligemment, négocié avec les clients. Il faut aussi une nouvelle responsabilisation de tous ceux qui s'occupent du secteur commercial. Bref il faut une dynamique nouvelle. La compagnie doit retrouver un comportement commercial agressif, de manière à récupérer dans l'avenir des parts de marché, après s'être provisoirement repliée sur l'essentiel et sur son métier.

En ce qui concerne notre position sur ce dossier vis-à-vis de Bruxelles, les discussions sont en cours. Vous me permettrez de ne pas en dire plus. Vous connaissez les difficultés sur ce point.

Sur la privatisation, je vous répondrai ce que j'ai toujours dit : il est clair qu'elle n'est pas à l'ordre du jour.

**Mme le président.** La parole est à M. Louis le Pensec.

**M. Louis Le Pensec.** Monsieur le ministre, parler de marine marchande impose de parler de l'emploi maritime.

Aujourd'hui réduit à environ une demi-douzaine de milliers d'emplois, le nombre d'officiers et de marins français ne cesse de diminuer sous l'effet de la généralisation des mesures de « kerguelénisation », c'est-à-dire d'une politique de moins-disant social, par recours, sous pavillon français, à la main-d'œuvre internationale la plus économique possible !

Nous savons aussi des menaces de réduction des effectifs se précisent du côté de la compagnie générale maritime.

Confronté à cette situation dramatique, vous avez pris récemment des mesures d'allègement des charges sociales pour améliorer la compétitivité des armements. Nous ne saurions vous en blâmer. Mais cette mesure, nous le savons, ne pourra pas suffire, car le défi auquel est confronté notre flotte de commerce est moins celui de la compétitivité que celui de l'ultralibéralisme que vous dénoncez tout à l'heure et qui règne en maître dans ce secteur.

Deux exemples l'illustrent.

Le premier concerne l'avenir du pavillon « Euros », ce fameux pavillon de la Communauté, qui attend toujours son statut. Initialement, il était prévu pour que les navires emploient 100 p. 100 d'officiers et 50 p. 100 de marins européens. Or, selon les derniers projets de la Commission, les navires battant pavillon « Euros » ne comporteraient plus qu'un ou deux officiers européens ! Peut-on décemment baptiser « Euros » des navires armés quasi exclusivement de non-Européens ? J'aimerais connaître votre sentiment sur cette question.

Le second exemple concerne nos relations maritimes avec les pays d'Afrique de l'Ouest. S'agissant des échanges avec ces pays, l'armement français y occupait jusqu'à ces dernières années de fortes positions, héritées de l'histoire et de notre politique de coopération traditionnelle.

Or, non seulement, en 1992, pour complaire aux armements nord-européens les plus ultralibéraux, Bruxelles a sanctionné par des lourdes amendes l'armement français sur ce secteur, mais, aujourd'hui, elle s'appête à prendre de nouvelles initiatives dirigées contre la coopération maritime franco-africaine.

Il est donc urgent d'obtenir de Bruxelles une défense du fonds de commerce maritime de l'ensemble des armateurs de la CEE et non des seuls Européens du Nord. La réglementation antidumping peut être utilisée à cette fin. Le Gouvernement tolérera-t-il à nouveau que la déréglementation frappe des trafics de la zone franc ?

Mieux que la présentation de vos crédits, les réponses à ces questions permettront de juger de la détermination du Gouvernement à sauvegarder la flotte de commerce française.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le ministre, vous connaissez bien ces questions, et vous conviendrez avec moi qu'elles ne datent pas d'hier.

La situation est grave. En effet, dans un cadre ultra-libéral, rien n'est plus facile à délocaliser qu'un navire. C'est une évidence. C'est la raison pour laquelle j'ai été amené à prendre deux mesures dont vous conviendrez de l'importance et qui, d'ailleurs, auraient pu être prises à n'importe quel moment.

La première a consisté à doubler l'aide accordée dans le cadre du pavillon *bis*, c'est-à-dire du pavillon TAAF, en portant de 35 p. 100 à 70 p. 100 le seuil de marins français embarqués à 70 p. 100. Lorsque mon collègue et ami Ambroise Guélléc avait créé ce pavillon, ce seuil avait été fixé à 25 p. 100 ; son successeur l'avait fait passer à 35 p. 100, ce qui avait permis de parler de « victoire pour la marine française ». En le portant à 70 p. 100, nous avons l'espoir de maintenir en activité le maximum de marins français, un savoir-faire français, et de faire en sorte que le commandant et la majorité des marins placés sous son commandement soient français afin que le pavillon national – fût-il *bis* – ait une raison d'être. Vous conviendrez que le doublement de cet effort sur un seul budget n'est pas négligeable, après tant d'années où rien ne s'était passé.

Cela dit, j'ai indiqué ce matin que, en supprimant les deux tiers des cotisations à l'ENIM lorsque 70 p. 100 des marins embarqués sur des navires battant pavillon *bis* sont des marins français, nous nous retrouvons dans une situation très curieuse dans la mesure où l'armateur ayant gardé le pavillon national, et donc 100 p. 100 de marins français, ne bénéficiait d'aucune aide. C'est la raison pour laquelle M. le Premier ministre a décidé, sur ma proposition, d'aider de la même façon l'armateur dont les navires naviguent sous pavillon TAAF dont les bâtiments battent pavillon national. Ces deux types d'armement bénéficieront donc des mêmes aides, pour l'ensemble du trafic international, y compris de passagers. Vous savez combien, à côté des autres aides – qui sont maintenues – cela est important, notamment en ce qui concerne le trafic transmanche.

Sur le plan européen, il y a, contrairement à ce que l'on pouvait imaginer, un accord fondamental entre les Britanniques et nous pour essayer de mettre au point le maximum d'outils afin d'interdire l'accès dans les ports européens de bateaux en sous normes. C'est un moyen pour défendre nos marines et pour assurer la sécurité tant en mer du Nord que dans la Manche et sur nos côtes. Vous savez que nous nous battons pour que les navires soient obligés d'indiquer auprès de nos CROSS et de leurs équivalents européens leur nature et ce qu'ils transportent.

Vous savez également que j'ai obtenu, lors d'un des derniers conseils « transport », qu'il soit désormais possible de publier la liste des navires en sous normes et leur destination. C'est ce que nous avons l'intention de faire avec le gouvernement britannique et tous ceux qui voudraient s'y associer, afin que chacun soit mis officiellement devant ses responsabilités, notamment les ports européens qui acceptent volontiers ces navires. En agissant de la sorte, nous nous battons pour nos marins et pour notre savoir-faire maritime.

En ce qui concerne le pavillon « Euros », j'ai pris la relève de mes prédécesseurs pour me battre en sa faveur. A ma demande, ce point est inscrit à l'ordre du jour du prochain conseil « transport », afin de revenir sur le contenu du statut. Vous savez bien que la difficulté en la matière se situera au sud de la Communauté. Nous serons sans doute conduits à prendre des décisions « localisées ». En effet, pourquoi ne pas prendre des décisions pour le Nord, c'est-à-dire là où les Etats semblent d'ac-

cord, sans attendre que tous les Etats du Sud puissent nous rejoindre ? Il ne faut sans doute pas traiter la mer Méditerranée comme celles qui se trouvent au Nord.

S'agissant de l'Afrique de l'Ouest, j'ai reçu il y a maintenant quelques semaines le président de la Confédération africaine de l'Ouest, la SEMAOC, pour discuter des problèmes que vous avez évoqués. Cette discussion est complexe. Vous avez raison de dire que, dans ce domaine, Bruxelles a pris des décisions qui portent très sérieusement atteinte à nos intérêts maritimes. J'ai rencontré longuement les deux commissaires européens, M. Matutes, chargé des transports, et M. Van Miert, qui suivent ce dossier. Nous en avons parlé en tête à tête il y a à peine quinze jours à Bruxelles, et nous sommes convenus de rouvrir, avec un nouvel esprit, les discussions entre la Commission et la France.

**Mme le président.** Les interventions ayant été plus longues que prévues, le temps de parole du groupe socialiste est épuisé. Nous en revenons donc au groupe UDF.

La parole est à M. Michel Jacquemin.

**M. Michel Jacquemin.** Ma question aura pour objet de mettre en lumière les difficultés que connaissent certains projets d'infrastructures routières, pas forcément de très grande envergure d'ailleurs, dans le cadre du dispositif actuel de financement proposé par l'Etat.

Quelle est la situation ? Actuellement, le principe de base retenu dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire est le dispositif des contrats de plan. Trois catégories de régions ont été reconnues : les plus riches, les plus pauvres et une catégorie intermédiaire. Il y a là l'ébauche, mais l'ébauche seulement, d'une sorte de politique de péréquation entre les régions les plus pauvres et les plus riches.

Hors ces contrats de plan, on a vu s'affirmer trois grands projets routiers qui constituent des priorités : l'axe Lyon-Toulouse, la route des estuaires et la route Centre-Europe - Atlantique. Mais je serais tenté de dire qu'en dehors de ces trois grandes priorités il n'y a point de salut.

On peut donc s'interroger sur le sort que vont connaître bien des projets qui sont aujourd'hui dans l'impasse, qui n'ont pas véritablement de porte de sortie et pour la réalisation desquels aucune ligne budgétaire propre n'est prévue dans votre budget, monsieur le ministre.

C'est le cas notamment – je prends un exemple que vous connaissez – du contournement de Besançon, capitale régionale de Franche-Comté, qui conditionne l'avenir de cette ville pour l'an 2000. Les investissements nécessaires pour réaliser la rocade qui s'impose sont hors de proportion avec le montant de l'enveloppe budgétaire disponible dans le cadre du Plan au titre des infrastructures routières. Au rythme imposé par les contrats de plan, il faudrait en effet plusieurs dizaines d'années pour la construire, ce qui n'est absolument pas acceptable.

**Mme le président.** Veuillez poser votre question, s'il vous plaît !

**M. Michel Jacquemin.** Sauf interventions exceptionnelles de l'Etat, mais elles sont très faibles, il n'y a pas de solution.

En prenant cet exemple, j'ai voulu stigmatiser les risques que court la politique d'aménagement du territoire, en l'absence d'un système de péréquation nationale, ce qui exclut toute souplesse.

Monsieur le ministre, ne serait-il pas opportun de créer à nouveau un fonds d'intervention exceptionnel qui permettrait de financer des projets dont l'importance dépasse les capacités financières limitées des collectivités de petite taille ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, je ne crois pas que l'on puisse avoir un régime particulier pour le financement des autoroutes, en dehors de tout financement d'Etat ou des collectivités locales, une volonté de décentralisation par l'intermédiaire des contrats de plan où la totalité de l'argent venant de l'Etat est affectée après avec les élus régionaux et en même temps, parce que l'on n'arriverait pas à réaliser tous les projets, une enveloppe d'Etat pour permettre aux régions de réaliser leurs secondes priorités. Nous ne pourrions y arriver, à moins de revenir à l'ancien système dans lequel aucune négociation n'intervenait avec les régions et où l'Etat discutait directement avec telle ou telle collectivité de base.

S'il existe effectivement quelques grandes priorités nationales, elles ne peuvent être que rares. C'est notamment le cas de la route des estuaires, de la route Centre-Europe - Atlantique et de la RN 88, entre lesquelles sera répartie une enveloppe de 1,6 milliard que M. le Premier ministre a bien voulu ajouter à la condition que cela ne conduise pas à un désengagement de l'Etat et des régions à l'intérieur des contrats de plan. Mais étendre une telle pratique ne serait pas bon, me semble-t-il, car, à la limite, tous les départements de France, toutes les agglomérations auront des priorités.

S'agissant du système actuel, en dehors des autoroutes, l'enveloppe que l'Etat consacrera aux prochains contrats Etat-régions a été fixée par le CIAT de Mende à 67,5 milliards de francs. Dans la répartition des crédits, il a été tenu compte au maximum de la richesse des régions, encore que chacune pourrait en discuter à l'infini. De nombreuses spécificités interfèrent, hélas!, et chacun trouve un exemple démontrant l'injustice de son sort. Nous avons donc pris comme base l'ancien contrat de plan et les régions ont été classées en quatre groupes : la région parisienne, qui a vu son enveloppe diminuer de 10 p. 100 ; les régions dites « riches » en fonction des critères fixés, dont l'enveloppe augmente de 9,4 p. 100, soit à peu près l'équivalent de l'inflation ; les régions en difficulté, dont l'enveloppe augmente de 14,1 ; enfin, les régions en plus grande difficulté encore, qui voient leur enveloppe augmenter de 23,5 p. 100.

S'agissant de la Franche-Comté, l'Etat a pour priorité de valoriser l'autoroute A 39 qui doit permettre la desserte du Piémont jurassien - dont les travaux vont débiter au sud de Dôle - et les liaisons vers la Suisse à partir de l'A 36.

S'agissant du contournement de Besançon, je ne ferai que confirmer les propos du Premier ministre en vous disant que tout sera mis en œuvre pour qu'une première tranche de travaux, à hauteur de 200 millions, soit engagée. Les modalités de répartition de cette somme seront évidemment négociées dans le cadre du contrat de plan mais les travaux du contournement de Besançon commenceront bien.

**Mme le président.** La parole est à M. Harry Lapp.

**M. Harry Lapp.** Monsieur le ministre, je vous interrogerai en fait sur deux dossiers que vous connaissez parfaitement et qui sont déterminants pour l'avenir de Strasbourg, capitale européenne.

Le CIAT du 23 septembre dernier, réuni sous la présidence de M. le Premier ministre, Edouard Balladur, a confirmé la décision de réalisation du TGV-Est Paris - Strasbourg. Qu'en est-il de la procédure concernant l'avant-projet sommaire et la déclaration d'utilité publique ? Vous avez répondu partiellement à mes collègues tout à l'heure. Pourriez-vous être un peu plus précis quant au calendrier ?

Qu'en est-il également des crédits inscrits dans le projet de budget des transports pour 1994, dans le cadre des subventions d'investissement pour les études et notamment, quelle sera la répartition de la subvention de 4 millions d'ECU octroyée par la CEE pour leur réalisation ? Les collectivités locales, qui participent au financement, seront-elles bénéficiaires au prorata de leur intervention ? Vous le comprendrez, monsieur le ministre, Strasbourg et l'Alsace attendent maintenant avec impatience des mesures très concrètes sur ce dossier.

Par ailleurs, j'ai déposé une question orale, le 3 juin dernier, sur le devenir de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim - c'est la deuxième préoccupation de nos concitoyens strasbourgeois et alsaciens - à la suite du départ de l'armée de l'air, annoncé pour le 1<sup>er</sup> septembre 1994. Il serait intéressant de connaître le montant des crédits inscrits dans votre projet de budget pour 1994 en matière d'investissement pour les équipements techniques de navigation aérienne, en particulier pour un nouveau bloc technique et une nouvelle tour de contrôle -, comme l'avait annoncé M. Clément, en répondant à mon intervention -, et en matière de fonctionnement pour le remplacement et le renforcement des effectifs des contrôleurs du ciel et du personnel technique indispensable.

Monsieur le ministre, Strasbourg l'europpéenne attend, là aussi, une volonté réelle de la part de l'Etat en faveur de son pôle aéroportuaire.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, s'agissant du TGV-Est, vous savez quelle a été notre volonté : monter à nouveau le dossier et renégocier avec Bruxelles. Dois-je rappeler qu'en dehors d'un coup de téléphone, aucune demande n'avait été envoyée à la Communauté, dont la participation figurait pourtant dans le montage prétendument réalisé par le précédent gouvernement ? Dois-je rappeler aussi qu'il a fallu reprendre le dossier à zéro ? C'était d'autant plus nécessaire qu'envisager d'arrêter la première phase de réalisation à Baudrecourt, là où commençait l'occupation allemande en 1870, était peut-être une adresse de la part des interlocuteurs locaux, mais une maladresse évidente de l'Etat.

Pour bien démontrer la volonté d'arriver le plus vite possible à Strasbourg et tendre la main au Luxembourg qui le réclamait, l'idée a été de partir des deux bouts : de Paris jusqu'à Vandières, et de Strasbourg jusqu'à Sarrebourg. Vous savez que le tronçon manquant représente 4 milliards de travaux ; nous ferons tout pour que sa réalisation puisse suivre le plus vite possible celle du reste de la voie.

Je vous rappelle que les trois régions concernées, hors Ile-de-France, avaient préalablement confirmé par écrit leur engagement financier, qui est définitif. Je vous rappelle également que mon collègue luxembourgeois, M. Robert Goebbels, avait indiqué que la participation de 500 millions de son gouvernement était acquise. Dans le cadre de la nouvelle phase, j'espère obtenir au moins la moitié, si ce n'est la totalité de ce qui était prévu dans le cadre de la deuxième phase du projet du précédent gouvernement puisque, encore une fois, sur les quarante

minutes qui seront gagnées entre Luxembourg et Strasbourg quand la ligne sera entièrement réalisée, le nouveau découpage permettra, d'ores et déjà, un gain de la moitié, soit vingt minutes.

Pour ce qui est de l'Île-de-France, la négociation est en cours avec M. Giraud.

S'agissant de la Communauté européenne, trois rencontres ont eu lieu et la Communauté s'est dite prête à nous donner un chiffre à la condition que nous présentions un dossier précis d'engagement et une décision d'État. Cette décision a été proposée au Premier ministre, qui a bien voulu la prendre en même temps que celle relative au TGV-Méditerranée, ce qui était essentiel à tout point de vue, y compris pour l'avenir de notre industrie ferroviaire.

L'avant-projet sommaire a été rendu public. Quant à la déclaration d'utilité publique, je vous l'indique à nouveau solennellement, elle sera lancée sur la totalité du trajet, de Paris jusqu'à Strasbourg - y compris Vandières-Sarrebourg -, au cours du premier semestre 1994. Je m'y engage de la manière la plus claire.

Pour la réalisation, la subvention de la Communauté viendra s'ajouter aux différents engagements, dont celui de l'État à hauteur de 3,5 milliards si ma mémoire est bonne. Enfin, comme cela a toujours été la règle, les subventions d'études viendront en déduction de la part de l'État.

La base aérienne 124 installée sur l'aéroport de Strasbourg sera, vous le savez, fermée le 1<sup>er</sup> septembre 1994. À cette date, l'aviation civile deviendra donc l'affectataire principal. Toutes les mesures ont été prises pour garantir un développement de cette plate-forme.

D'abord, un accord interviendra entre le ministère de la défense et le ministère de l'équipement sur le domaine aéronautique. Puis trente-deux contrôleurs aériens seront mis en place d'ici à l'automne 1994. Ensuite, les équipes de maintenance seront renforcées, l'exploitation aéroportuaire étant assurée par la chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin. Les opérations d'infrastructure nécessaires au développement de l'aéroport, qui représentent 34 millions de francs, ont été inscrites dans le cadre d'un contrat triennal portant sur les années 1994 à 1996 qui doit assurer l'avenir de cet ouvrage capital - j'en sais quelque chose pour m'en être occupé de 1987 à 1988 - pour la destinée européenne de Strasbourg à laquelle nous sommes tous indéfectiblement attachés.

**Mme le président.** La parole est à M. Daniel Mandon.

**M. Daniel Mandon.** Permettez-moi, monsieur le ministre, d'appeler votre attention sur un axe routier qui intéresse l'aménagement du territoire. Il s'agit de la route nationale 88 qui va de Lyon à Toulouse, traverse Saint-Etienne et Le Puy et concerne donc aussi bien ma circonscription que celle de mes collègues et amis Jacques Barrot et François Rochebloine.

L'aménagement de cet axe est attendu avec impatience, car il va désenclaver nos départements. Déjà, grâce à l'impulsion de votre ministère dans le cadre du plan de relance, des fonds ont pu être débloqués pour accélérer les travaux de contournement autoroutier de Firminy. Espérons que cet effort, pour lequel je tiens à vous remercier, se poursuivra par l'aménagement de la totalité de l'axe Lyon-Toulouse.

Je vous rappelle qu'au CIAT de Mende cet itinéraire a été inscrit parmi les grandes priorités nationales. Il semble en effet que 1,6 milliard de francs seraient attribués à un programme spécifique qui engloberait aussi la route des

estuaires et la Centre-Europe-Atlantique. D'où notre interrogation : sur quelle répartition de ces fonds peut-on compter pour réaliser en dix ans l'aménagement d'un tel itinéraire à travers le Massif central, comme cela a été annoncé à Mende ?

Monsieur le ministre, ne faudrait-il pas augmenter cette somme en utilisant, par exemple, les excédents dégagés par les privatisations ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, je vais donc répondre à la question tripartite Daniel Mandon, Jacques Barrot et François Rochebloine, si j'ai bien compris. *(Sourires.)*

La volonté de l'État est, à terme, de réaliser la mise à deux fois deux voies de l'axe Lyon-Toulouse, qui fait partie des trois grandes priorités nationales : la route des estuaires, la route Centre-Europe-Atlantique et la RN 88. Dans ce cadre, le Premier ministre a indiqué, lors du CIAT de Mende, la priorité qu'il convenait pour l'État, dans sa négociation avec les régions, de donner notamment à la RN 88 dans les contrats de plan. Pour chacun de ce que l'on appelle les « noyaux durs », à la réalisation desquels l'État tient spécialement, des instructions ont été données à cet effet. Des négociations s'ouvrent sur ces bases avec les différentes régions concernées.

Par ailleurs, M. le Premier ministre a bien voulu décider non pas un plan spécifique pour ces trois grands axes, mais une accélération de l'effort qui doit être fait dans le cadre des contrats de plan par l'attribution de 1,6 milliard de francs. La répartition de cette somme, d'abord entre ces trois axes, puis entre les différentes régions concernées, sera faite par moi-même avec l'aide de mes services, puisqu'il s'agit de l'argent de l'État, avant la fin de la semaine prochaine, ce qui permettra d'éclairer les préfets et les présidents de région.

Cela dit, je tiens à rappeler solennellement ici que, si M. le Premier ministre a bien voulu ajouter 1,6 milliard de francs pour accélérer la réalisation de ces axes, il ne saurait être question que cela vienne en diminution de l'effort des régions concernées car cela reviendrait sinon à ce que les priorités nationales ne soient plus respectées et à ce que les plans d'accélération soient réduits à un simple transfert, ce qui, vous en conviendrez, ne serait pas acceptable.

**Mme le président.** Nous en revenons aux questions du groupe du RPR.

La parole est à M. Claude Demassieux.

**M. Claude Demassieux.** Ma question concerne la survie du pavillon français sur le trafic transmanche. Il s'agit effectivement plus que jamais de survie, et tous les partenaires doivent se mobiliser afin de préserver un outil économique performant.

En effet, l'inquiétude grandit. Les premières conséquences de la guerre tarifaire se font sentir. Une volonté d'éliminer un maximum d'adversaires avant la mise en service du tunnel sous la Manche produit ses effets : déjà, vingt et un postes sont purement et simplement supprimés à Hoverspeed-Calais. Si rien n'est fait, nul doute que cette première vague risque fort de n'être que les prémices d'une catastrophe. d'un véritable raz de marée. À Calais, 6 000 emplois dépendent en effet directement ou indirectement du trafic transmanche.

Monsieur le ministre, je vous sais conscient de ce grave problème : aux côtés des professionnels, j'ai pu apprécier à leur juste valeur les qualités d'écoute et les actions de votre ministère à propos des aides à la marine marchande, notamment le maintien des aides existantes comme l'aide

à l'investissement, le remboursement de la taxe professionnelle maritime ou l'allègement des charges sociales. De leur côté, les partenaires locaux se mobilisent pour offrir aux usagers un service de qualité apte à rivaliser avec le tunnel et à affronter les pratiques de certaines compagnies étrangères dont la concurrence n'est pas toujours loyale. Ainsi, la chambre de commerce de Calais a consenti à investir 70 millions de francs sur le terminal « ferries » pour réorganiser la plate-forme d'accueil des véhicules et augmenter la fluidité des flux.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande que les mesures d'allègement de charges soient mises en œuvre rétroactivement à la date du 4 août 1993, date de l'entrée en vigueur des mesures nouvelles pour le registre Kerguelen, et que les crédits consacrés à l'ACOMO, l'aide à la consolidation et à la modernisation des entreprises, ne soient pas réduits.

Par ailleurs, pouvez-vous nous faire connaître les autres décisions que vous comptez prendre pour maintenir le pavillon français sur le trafic transmanche, sachant que nous restons fortement pénalisés face à la concurrence étrangère et que les dispositions déjà prises ne suffiront pas, je le crains, à sauver ce trafic ? Je suis disposé, monsieur le ministre, à vous apporter mon concours pour toute initiative qui permettrait d'assurer sa pérennité et même son développement.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, comme vous le savez, deux grandes compagnies nationales assurent le trafic transmanche : la BAI à l'Ouest et la SNAT à l'Est. J'ai obtenu une aide structurelle définitive, qui ne sera donc pas à renégocier chaque année, comme c'était le cas jusqu'à maintenant et qui sera automatique. Pour la première fois, ces compagnies vont bénéficier de cette aide qui divise par deux le poids des charges sociales pour les marins français. Cela est considérable, et vient s'ajouter aux subventions d'exploitation - dont on discute précisément le montant ces jours-ci - et à l'aide à l'investissement.

Je sais l'importance de la concurrence sur Calais, les perspectives inquiétantes qu'ouvrent la guerre des prix déclenchée par l'Anglais P & O et le tunnel sous la Manche. Par conséquent, dans cette véritable guerre commerciale qui nous est faite par nos amis britanniques, l'Etat a tenu à faire ce grand pas.

Les collectivités locales auront à négocier de manière très serrée, notamment celles qui se sont beaucoup engagées, et qui parfois ne seront pas remboursées, notamment en loyers à hauteur de ce qu'elles ont dépensé. Vous voyez ce à quoi je fais allusion, monsieur le député.

Bref, l'Etat maintient son aide à l'investissement, discute actuellement, je l'ai dit, du montant de sa subvention d'exploitation, et fait le geste de diminuer de moitié les charges sociales. Vous conviendrez qu'il est extrêmement difficile d'aller plus loin et notamment de supprimer ces charges, mesure que tant de personnes réclament. S'il fallait les effacer dans tous les domaines, nul doute que nous serions compétitifs, mais dans quelles conditions, et à quel prix ?

Nous sommes confrontés à une vraie difficulté, que nous allons essayer de surmonter avec les dirigeants des entreprises concernées, particulièrement avec ceux de la BAI, en situation plus délicate que la SNAT, filiale d'une grande compagnie et qui dispose à ce titre de quelques moyens de soutien pour résorber son déficit. Ce dossier, qui me tient particulièrement à cœur, m'inquiète. Nous aurons à le régler ensemble. Je souhaite qu'entre l'Etat,

les collectivités locales et l'entreprise, nous arrivions à tenir, face à une concurrence qui pratique un véritable dumping social.

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

**M. Jean Diebold.** Monsieur le ministre, votre budget du transport aérien prévoit, et c'est bien, de respecter les engagements de l'Etat en matière d'avances remboursables pour les programmes en cours et de faire progresser nettement les crédits pour la recherche en amont.

Dans votre déclaration de ce matin et la réponse à notre collègue Asensi tout à l'heure, j'ai bien noté votre intention de majorer de 500 millions de francs les crédits du chapitre 53-22, destinés, entre autres, au lancement de l'Airbus A 319. Je souhaite avoir une confirmation rapide de cette proposition car, dans la situation actuelle, personne, dans le milieu aéronautique, ne comprendrait un refus du Gouvernement de satisfaire une telle demande, du reste très modeste.

Surtout, monsieur le ministre, je souhaite que, dans la mesure où les accords entre l'Europe et les Etats-Unis le permettent, vous vous prononciez clairement sur le maintien du principe des avances remboursables, lesquelles ont, depuis des années fortement contribué à la réussite d'Airbus et des programmes aéronautiques européens.

Ces mêmes accords Europe - Etats-Unis vous autorisent également un soutien indirect par le biais de la recherche. Certes, les crédits de paiement du titre V vont progresser de 215 millions à 387 millions de francs, et l'effort est important. Mais en comparaison avec le financement massif des Etats-Unis en faveur de la recherche aéronautique civile, on est très loin du compte. Je rappelle les chiffres : 6 milliards de francs l'an prochain, soit 130 p. 100 de progression entre 1990 et 1994, et 1,5 milliard de dollars entre 1994 et 2001 pour le créneau des supersoniques.

Devant ce constat, pouvez-vous nous confirmer la volonté du Gouvernement de s'engager à long terme dans cette voie, afin de rétablir enfin, dans ce secteur industriel, des conditions de concurrence équitables entre l'Europe et les Etats-Unis ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, je tiens d'abord à vous préciser que les 500 millions dont j'ai parlé tout à l'heure et qui proviennent, en quelque sorte, du budget de la défense, ne constituent pas une proposition, mais résultent d'un arbitrage du Premier ministre.

**M. Jean Diebold.** Je vous remercie de cette confirmation, monsieur le ministre.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Cela n'a rien à voir avec le financement de l'Airbus A 319 qui, pour être aussi net, n'est pas décidé. Cette partie de ma réponse vous est, je le sais, beaucoup moins agréable !

Par ailleurs, je vous confirme bien volontiers notre attachement fondamental au principe des avances remboursables, ainsi qu'au contenu de l'accord CEE-USA. Nous menons depuis longtemps un combat difficile pour que cet accord soit multilatéralisé : nous ne voulons pas que les problèmes aéronautiques soient inclus dans les négociations du GATT.

Dans tous les conseils de ministres des transports qui se sont tenus depuis le mois de mars, ma position sur ce point a été d'une grande netteté. De nombreux Etats nous ont maintenant rejoints, mais nous n'avons toujours pas de majorité. Je compte sur un effet d'entraînement pour qu'il en soit ainsi dans les mois qui viennent.

J'ai été frappé de constater le double refus de l'ultralibéralisme et du monopole. Je dis souvent qu'un des drames d'Air France, c'est d'avoir dû affronter les deux chocs, le protectionnisme le plus total et le plongeon brutal dans l'ultralibéralisme. La société aura donc été frappée deux fois, et aura cumulé les aspects négatifs de ces deux politiques.

Notre combat a été repris par de nombreuses délégations et je ne désespère pas d'obtenir une avancée avant le 31 décembre, sous la présidence belge qui est très favorable à cette philosophie. Nous sentons en effet une évolution favorable du commissaire européen, M. Matutes.

Lors de ma nomination, j'avais observé que le président Clinton s'inquiétait de la situation aux Etats-Unis, demandait une enquête, prenait des mesures à l'encontre de l'ultralibéralisme, mais que la Communauté européenne, elle, n'entreprenait rien. C'est pourquoi, dès ma première participation au conseil des ministres des transports européens, j'avais demandé la constitution d'une commission d'enquête sur les problèmes aériens.

J'avoue avoir été extrêmement étonné par le nom des membres qu'avait choisis le commissaire européen mais avoir été tranquilisé par les modifications qu'il avait bien voulu apporter à la liste ; incidemment, je me rappelle en avoir pris connaissance par la presse américaine et non pas par l'intermédiaire du conseil, mode d'information qui avait porté mon énervement à son comble !

**M. Jean-Pierre Brard.** C'est Maastricht ! Il faut démocratiser !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Toujours est-il que nous pouvons faire évoluer Bruxelles, même si nous avons à lutter contre des années d'acceptation de l'ultralibéralisme par des gouvernements qui, pourtant, n'en avaient pas l'esprit et n'en défendaient pas les couleurs.

**M. Michel Bouvard.** C'est la politique de Delors !

**M. Jean-Pierre Brard.** Delors-Balladur, même combat ! De Balladur en Delors, on est mal parti !

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

**M. Roland Nungesser.** Monsieur le ministre, au début du siècle fut décidée la création d'un canal du Nord qui devait doubler le canal de Saint-Quentin. Les travaux furent même engagés puis abandonnés, et il fallut attendre 1967 pour que soit mis en service un canal de 600 tonnes, gabarit déjà dépassé puisqu'il s'agissait de relier le bassin de la Seine au canal Dunkerque-Valenciennes, tous deux au gabarit de 4 000 tonnes.

Depuis, les tergiversations se poursuivent, non seulement sur le tracé mais également sur le choix du premier projet de liaison interrégionale à grand gabarit.

On répétait qu'il fallait faire quelque chose, mais on ne savait pas quoi. Des espoirs de solution apparurent avec le rapport de la commission Grégoire qui déboucha sur l'approbation par le Gouvernement, en 1985, d'un schéma directeur, puis le remarquable rapport de Mme Chassagne proposant des ressources nouvelles pour les investissements fluviaux.

Ces espoirs furent vite déçus, car le Gouvernement, désireux de ne mécontenter personne en faisant un choix, finit par mécontenter tout le monde faute de prendre une décision. Ainsi, il aura fallu attendre des décennies pour que, enfin, un ministre décide, en quelques semaines, avec lucidité et courage, de faire des choix clairs.

Vous vous étiez posé des questions de bon sens. D'abord, la France avait-elle eu raison de négliger le transport fluvial, alors que nos partenaires modernisaient

et développaient les leurs, tels les Allemands, qui réalisèrent l'immense liaison Rhin-Main-Danube alors que nous continuions à nous demander s'il fallait réaliser la liaison Rhin-Rhône ?

Avions-nous eu raison d'engager des dépenses considérables pour les investissements ferroviaires et, surtout, routiers, qui n'évitèrent pas de déplorables embouteillages, comme ceux que connaît l'autoroute du Nord ?

Puis par quoi fallait-il commencer ? Avec le même bon sens, vous avez répondu : « Par celui qui coûtera le moins cher, sera réalisé le plus vite et sera le plus rentable. » Ces critères simples ainsi définis, vous avez décidé de commencer par le canal Seine-Nord, décision qui a suscité une grande satisfaction dans les régions concernées, non seulement le Nord - Pas-de-Calais, l'Île-de-France et la Picardie, mais aussi la Haute-Normandie, intéressée par l'extension de l'interland des ports de Rouen et du Havre.

Monsieur le ministre, quelques questions se posent dans l'immédiat.

D'abord, dans quel délai seront achevées les études techniques en vue de l'ouverture des travaux et quand envisagez-vous d'ouvrir des crédits pour les acquisitions foncières ?

Quel sera, ensuite, le calendrier de la procédure d'utilité publique, après l'inscription de cet équipement au XI<sup>e</sup> Plan ?

Enfin, le Gouvernement a-t-il engagé la procédure tendant à obtenir la participation, déjà promise, de la Communauté européenne ?

Vos réponses à ces questions confirmeront votre volonté d'aboutir, à laquelle les professionnels de la batellerie rendent un hommage unanime.

**Mme le président.** Mon cher collègue, voudriez-vous conclure ?

**M. Roland Nungesser.** Je termine, madame le président. Ils sont en effet persuadés, comme vous, monsieur le ministre, que grâce à la réalisation d'une première liaison à grand gabarit, et la preuve étant faite de l'intérêt du transport fluvial, les autres projets inscrits au schéma directeur seront engagés à la suite.

Permettez-moi de vous adresser une dernière question d'une tout autre nature, relative à la navigation de plaisance : le ministre de la mer envisage-t-il de doter la Société de sauvetage des moyens nécessaires à sa noble mission ?

**Mme le président.** Merci d'avoir été suffisamment concis à la fin !

La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Merci, monsieur Nungesser, de me reconnaître du bon sens.

Vous êtes certainement attaché à tous les canaux du pays même si, ai-je cru comprendre, vous étiez particulièrement à celui aux destinées duquel vous présidez. Je vous ferai donc une réponse d'ensemble sur le sens de mon combat.

Premièrement, j'entends définir des critères. Ils seront peut-être discutés, mais rapidement, car il n'est pas besoin d'une longue discussion.

Deuxièmement, à partir de ces critères, j'entends déterminer quel est le canal le moins cher, le plus rapide à réaliser et celui qui aura un effet d'entraînement, en quelque sorte.

Troisièmement, j'entends, parallèlement, monter le mécanisme de financement - et vous imaginez à peu près ce qu'il peut être. Tous le savent ici, programmer une opération sans moyens financiers, c'est en rester au stade de la théorie !

Le canal étant choisi, il faudra lancer le débat sur sa réalisation.

Voilà la volonté qui m'anime. Le plus difficile est le montage financier. Nous ne sommes pas très loin de le trouver ; vous savez bien de quel côté nous cherchons. La solution se trouve dans un dialogue, difficile, certes, entre le ministre de l'industrie et le ministre de l'équipement.

En ce qui concerne la Société de sauvetage, ainsi que je le disais, j'ai constaté au cours de ce premier « feu budgétaire » que, au Sénat comme à l'Assemblée nationale, tout le monde intervenait sur ce point. Je rappelle que j'ai présenté - un peu tristement ! - le même projet de loi de finances que mon prédécesseur, avec le même espoir dans les crédits supplémentaires que votera le Parlement, mais je confesse que ce n'est pas une très bonne chose.

**Mme le président.** Nous en revenons au groupe communiste.

La parole est à M. Daniel Colliard.

**M. Daniel Colliard.** La France est le quatrième pays exportateur du monde.

Exprimés en tonnage, la moitié de ses échanges se fait par voie maritime, dont 29 p. 100 seulement sous pavillon national. Notre flotte de commerce n'est plus qu'au vingt-septième rang mondial. Telle est la réalité.

C'est une situation grosse de danger pour l'économie nationale, pour l'emploi et pour la sécurité de notre pays.

Il convient donc de redresser très fermement la barre.

Or, traduit en dépenses ordinaires et en crédits de paiement, votre budget pour 1994, monsieur le ministre, va régresser, en réalité, de 3,43 p. 100. Si l'on fait abstraction des crédits affectés à l'ENIM - qui pèsent pour 70 p. 100 dans cet ensemble - la régression sera de 3,05 p. 100, et si l'on y ajoute les effets de l'inflation, la perte dépassera 5 p. 100.

Nous ne sommes donc pas en présence d'une politique de la mer susceptible de renverser le cours des choses, d'autant que les pavillons de complaisance se trouvent aujourd'hui confortés par le traité de Maastricht qui lève tout obstacle à la libre circulation des capitaux à travers le monde.

A propos des réductions de cotisations patronales, j'ai deux remarques à faire et deux questions à poser.

Première remarque : le rapport sur la pêche de notre collègue Mme Hubert précisait que les allègements de cotisations à l'ENIM devraient « être compensés par une augmentation de la subvention de l'Etat inscrite au budget de la mer ». Or cette subvention va passer de 4 milliards à 3,9 milliards ! C'est très différent ! En fait, l'équilibre sera assuré par la surcompensation apportée par d'autres caisses, notamment par celle des agents des collectivités locales. En réalité, ce sont donc les collectivités locales et leurs agents qui paieront. C'est une pratique contre laquelle je m'élève.

Deuxième remarque : tout indique que le Gouvernement et sa majorité prennent appui sur les difficultés réelles de la CGM - que l'Etat lui-même a amplifiées en son temps en ne faisant pas son devoir d'actionnaire - pour la pousser un peu plus dans la voie de la privatisation. C'est une politique qui sacrifie l'intérêt national et

l'emploi à une logique financière implacable. J'estime, au contraire, que le Gouvernement doit garder la maîtrise d'une grande société nationale et y mettre les moyens.

Voici mes deux questions.

Premièrement, allez-vous intervenir auprès des directions des armements français, et en particulier auprès de la direction de la CGM, pour qu'elles fassent revenir sous pavillon national tous les navires passés récemment aux Kerguelen puisque, selon vous, les avantages sont maintenant très proches ?

Deuxièmement, votre générosité à l'égard du patronat maritime est-elle assortie de sa part de garanties quant à l'emploi et au maintien de la protection sociale des marins ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, en ce qui concerne le budget, soyons clairs et comparons ce qui est comparable. Si vous comparez le budget de la mer pour l'an prochain, y compris les 160 millions de mesures nouvelles, à l'ensemble du budget de la mer en cours d'exécution, vous constaterez une augmentation de 6 p. 100.

**M. Daniel Colliard.** Non !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Mais si ! Il suffit de regarder les différents postes. L'ENIM, par exemple, et vous le savez, bénéficie d'une surcompensation automatique, l'Etat versant le montant manquant. Bref, si l'on compare le montant des crédits pour 1994 - et je me suis battu pour les obtenir, compte tenu des difficultés du budget global - aux crédits correspondants de l'année en cours, l'augmentation sera bel et bien de 6 p. 100. Je peux refaire le calcul quand vous voudrez. C'est un premier point qui mérite d'être souligné.

En ce qui concerne la CGM, la situation appelle à l'évidence des mesures de redressement, car son maintien est vital pour tous ceux qui sont attachés à la présence d'un pavillon national.

Des efforts importants sont déjà intervenus à la suite d'une négociation interne. Des mesures de restructuration ont été décidées. L'Etat a pleinement exercé ses responsabilités d'actionnaire, manifestant ainsi clairement l'importance qu'il attache au secteur maritime.

Les réductions de charges sociales accordées par l'Etat au pavillon français, quel que soit le registre d'immatriculation retenu, permettent de réduire de 20 millions de francs le coût annuel d'exploitation de la flotte de la CGM.

Mais l'objectif de réaliser 30 millions d'économies supplémentaires par la révision des modes d'armement des navires est une nécessité. Je signale que cet objectif est admis par les partenaires sociaux de l'entreprise, comme le précise le relevé de conclusions de la réunion qu'ils ont tenue le 4 août dernier. Les négociations paritaires s'engagent actuellement pour définir les voies et moyens pour l'atteindre. J'entends évidemment laisser aux partenaires sociaux la possibilité d'examiner toutes les solutions et d'envisager toutes les hypothèses, dès lors qu'elles parviennent bien au but recherché, ou qu'elles permettent d'y parvenir. J'indique par ailleurs qu'il a été tenu compte du coût des mesures d'allègement des contributions patronales dans la détermination de la dotation budgétaire accordée à l'ENIM.

En ce qui concerne la privatisation de la CGM, l'idée, depuis toujours - elle n'appartient pas à ce Gouvernement - est d'essayer de faire un grand armement national

fort qui sauve notre marine et notre savoir-faire marin. Or - cela vous rassurera peut-être, mais m'inquiète au contraire - cette possibilité s'éloigne de nous. Si nous-mêmes, ou d'autres, y parvenons, il faudra dans le même temps s'entourer de toutes les précautions. Je pense, en particulier, à la nécessité de constituer des noyaux durs qui empêcheront que, un jour, ce grand armement puisse passer en d'autres mains, ce qui n'aurait aucun sens s'agissant du pavillon national. Heureusement pour vous, peut-être, malheureusement, à mon avis, pour nos marins, cela n'est pas à l'ordre du jour.

**Mme le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

**M. Jean-Pierre Brard.** Monsieur le ministre, le 8 octobre dernier, dans votre intervention devant le Conseil supérieur de la marine marchande, domaine dont vous êtes un spécialiste, vous déclariez, à propos des ports : « chacun sera mis en face de ses responsabilités ».

Je crains que lorsque vous en arriverez à l'examen de la responsabilité de l'Etat, vous ne trouviez qu'un état de démission.

Pratiquement tous les crédits portuaires de ce budget sont en régression et souvent très fortement. Les quelques crédits qui augmentent ne retrouvent même pas leur niveau de 1992. Permettez-moi de protester, en particulier, contre la régression constante, qui est encore accélérée, de la participation de l'Etat aux dépenses des ports en matière d'entretien et de réparation.

Quant au bilan de la réforme portuaire, il nous laisse pour le moins dubitatifs. Où sont, monsieur le ministre, les répercussions en baisse des coûts ? Où sont les crédits de modernisation accordés par l'Etat ?

En réajusté, vos prédécesseurs...

**M. André Santini.** Socialistes !

**M. Jean-Pierre Brard.** Oh, le bon Dieu y retrouvera les siens, mon cher collègue, en enfer évidemment !

**M. André Santini.** Le bon Dieu, avec M. Brard !

**M. Jean-Pierre Brard.** En réalité, vos prédécesseurs, monsieur le ministre, ont déstabilisé nos ports et, par ce budget, vous accentuez ce phénomène.

En fait, vous visez la privatisation des ports et l'interrogation du rapporteur de la commission de production et des échanges est révélatrice à ce sujet.

Tous les élus de notre groupe sont - comme ils l'ont toujours été - aux côtés des salariés pour le développement d'une gamme de ports répondant aux besoins du pays et aux attentes des trafics et des services, dans leur diversité.

A cet égard, nous venons d'apprendre que l'entreprise de réparation navale marseillaise, Sud-Marine, était en cessation de paiement. Le Gouvernement, en ne versant pas les aides financières promises, y a contribué.

Non seulement le Gouvernement n'a pas agi pour que Sud-Marine dispose des commandes de la société nationale Elf, mais il n'honore pas les engagements financiers qu'il a pris auprès de divers responsables locaux.

**Mme le président.** Monsieur Brard, votre temps de parole est expiré !

**M. Jean-Pierre Brard.** Vous savez bien, monsieur le ministre, que même si les gouvernements changent, l'Etat continue et que vous devez honorer les engagements de vos prédécesseurs. Il serait inacceptable que vous ne les teniez pas. Comme mon ami Guy Hermier l'a fait hier à Marseille, je vous demande de confirmer, au nom du Gouvernement, que vous honorerez les promesses d'aide

financière et que vous le ferez dans la perspective de la mise en œuvre non d'un plan de licenciement, mais d'une solution industrielle qui permette à Sud-Marine de continuer à jouer un rôle majeur pour le devenir de Marseille et de son port.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur Brard, le dossier difficile de Sud-Marine relève en fait de la compétence de mon collègue et ami Gérard Longuet. Vous admettez que, compte tenu des charges que j'assume, je puisse ne pas très bien connaître ce dossier, d'autant que les choses se sont précipitées au cours des dernières semaines jusqu'à l'événement survenu il y a quarante-huit heures, si mes informations sont exactes.

Je transmettrai à M. Longuet votre question et vous aurez une réponse ; je m'y emploierai.

**M. Jean-Pierre Brard.** Dans quel délai, monsieur le ministre ?

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Le plus court possible, monsieur Brard !

Cependant j'ai parfois du mal à tenir mes propres engagements et, même si mon collègue Gérard Longuet est connu pour être très rapide, je ne saurais prendre un engagement en son nom.

**M. Jean-Pierre Brard.** Parole de ministre n'est pas parole d'Évangile !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Décidément, Dieu et l'Évangile vous accompagnent, monsieur Brard.

**M. André Santini.** Quelle conversion !

**M. Jean-Pierre Brard.** Nous ferons l'exégèse ensemble !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Si vous voulez !

Quand à évoquer la privatisation des ports, c'est bien la première fois que j'entends - pardonnez-moi l'expression, monsieur Brard - une énormité pareille ! Si quelqu'un, ici, avait l'idée de privatiser un port, cela se saurait !

**M. Francis Delattre.** Le port de Montreuil !

**M. Daniel Colliard.** Voyez page 73 du rapport de M. Amboise Guellec !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Soyons sérieux ! La privatisation des ports est une aimable plaisanterie !

**M. Daniel Colliard.** Je peux vous lire le passage en question !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** J'en viens aux questions de fond que vous avez posées.

En ce qui concerne l'entretien et les réparations dans les ports, nous avons ciblé nos efforts. Même si l'on constate, je vous le concède, une légère baisse de crédits, nous avons la volonté que ces crédits soient particulièrement efficaces, je vous prie de me croire.

Sur le bilan de la réforme de la manutention portuaire, vous m'excuserez de ne pas partager - j'en ai le droit -...

**M. Francis Delattre.** C'est même souhaitable !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** ... la critique que vous avez adressée à mes prédécesseurs.

**M. Jean-Pierre Brard.** Vous voilà leur défenseur !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** A mon avis, cette réforme était indispensable pour permettre le redressement de nos ports et c'est pourquoi je l'ai votée bien qu'appartenant alors à l'opposition. Certes, elle est loin d'être parfaite et elle présente bien des inconvénients, mais sa philosophie était bonne et sa mise en œuvre a été courageuse. Mes deux prédécesseurs chargés de la mer ont eu beaucoup de mal à en commencer l'application et il me paraît normal et républicain de leur rendre hommage.

**M. André Santini.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** J'ai tout fait pour mettre en œuvre cette réforme dont j'ai hérité - il y a des héritages positifs ! J'ai tout fait pour qu'un accord soit trouvé au Havre. J'ai tout fait pour qu'à Marseille elle ne soit pas annulée par des accords plus ou moins secrets.

J'indique que, dans les ports où elle est vraiment acceptée, comme à Dunkerque, nous reprenons des parts de marché sur la Belgique et les Pays-Bas. Cela démontre que ses effets sont bénéfiques, pour peu qu'elle soit acceptée à la fois par les dockers, par leurs syndicats - ce qui est difficile culturellement - et par les employeurs, ce qui est également difficile, parce qu'ils ne sont pas habitués à assumer eux-mêmes la gestion du personnel, avec des directions des ressources humaines à la mesure des besoins.

Cette réforme est complexe, mais elle est nécessaire. Elle coûte très cher aux entreprises, à l'État et à nos concitoyens. Elle a coûté cher aux dockers qui ont été obligés de quitter leur métier. Cependant, elle doit permettre de redresser nos ports. C'est la raison pour laquelle je veux mettre en œuvre un système de surveillance qui, dans certains ports chaque mois, dans d'autres ports chaque semaine, fera apparaître les résultats de façon que chacun, y compris l'État, soit placé devant ses responsabilités, afin de sauvegarder l'avenir de nos ports, car il s'agit de cela.

J'ai été frappé de voir que nombre de présidents de port, de présidents de chambre de commerce, d'élus de toutes couleurs politiques ont sonné l'alarme et indiqué - je pense notamment au maire de Marseille - qu'il fallait à tout prix que la réforme soit respectée dans sa philosophie et mise en œuvre. Encore une fois, il y va de l'avenir de nos ports. S'ils n'étaient plus compétitifs, cela correspondrait à un abandon de notre façade maritime.

Le Gouvernement fera tout ce qu'il peut pour mettre en œuvre la réforme, mais je ne peux pas, monsieur Brard, imposer aux dockers de l'accepter et je sais que cela leur est difficile. Je ne peux pas l'imposer par décret à leurs syndicats. Je ne peux pas imposer qu'il y ait partout des employeurs courageux.

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

La parole est à M. Georges Sarre.

**M. Georges Sarre.** Monsieur le ministre, le rapprochement entre Pechiney et la Compagnie nationale du Rhône semble désormais avoir les faveurs de votre collègue chargé de l'industrie. Quelle est la position du Gouvernement ?

L'opération est en apparence attrayante : Pechiney cherche de l'électricité pas chère pour se renflouer et la CNR pourrait disposer d'un autofinancement si elle vendait son courant, au lieu de le donner à EDF. Elle pose cependant quelques questions de fond et de faisabilité.

Si Pechiney pouvait disposer de l'exclusivité du courant fourni par la CNR à un prix très bas, il est clair que les règles européennes de concurrence seraient violées et que les autres producteurs d'aluminium seraient certainement fondés à déposer une plainte devant la Cour européenne de justice. Ce serait l'arroseur arrosé.

Comme la CNR est une entreprise publique, la Commission pourrait, au surplus, accuser la France de subventionner en permanence Pechiney et donc interdire l'opération.

Le seul moyen d'éviter l'écueil serait une fusion entre le CNR et Pechiney, ce qui serait alors un véritable détournement d'objet social. En effet, la CNR n'a pas pour but de produire de l'aluminium et Pechiney, devenu privé, ne peut voir son objet devenir l'aménagement du Rhône !

*In fine*, l'opération reviendrait, par rapport à la situation actuelle, à faire financer Pechiney par les autres utilisateurs d'énergie électrique, car EDF serait bien obligée de revoir ses tarifs pour compenser la perte de recettes.

Il s'agit là d'une application très originale du libéralisme et de l'économie de marché.

**M. Michel Bouvard.** N'importe quoi !

**M. Georges Sarre.** Pour que l'opération soit vraiment intéressante pour Pechiney, il faudrait que la CNR vende à un prix très bas. En conséquence, le problème du financement de la liaison Saône-Rhin ne serait guère amélioré. Quel serait alors l'intérêt de la CNR ?

On risque même de remettre en cause Voies navigables de France.

Autrement dit, l'opération consiste à faire payer le relèvement de Pechiney par Voies navigables de France et par les autres utilisateurs d'électricité !

Bref, monsieur le ministre, au profit de quoi, ou plutôt de qui, cette opération est-elle tentée ?

**M. Michel Bouvard.** Au profit des travailleurs de Pechiney !

**M. Jean-Pierre Brard.** Cela ne signifie rien pour vous !

**M. Georges Sarre.** Le Gouvernement est-il engagé ? Pourquoi choisir ce groupe national ?

**Mme le président.** Veuillez conclure, monsieur Sarre.

**M. Georges Sarre.** Je termine, madame le président.

Pechiney affiche un déficit de 1,3 milliard de francs. S'agit-il de favoriser ainsi sa privatisation ? Monsieur le ministre, à ce jeu de Monopoly, les entreprises publiques n'ont rien à gagner.

Je vous demande à qui pourrait profiter ce hold-up sur la CNR.

**M. Michel Bouvard.** Honteux !

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Le dossier Pechiney-CNR pose un vrai problème qui me préoccupe hautement.

A l'heure actuelle, rien n'est encore tranché. Un rapport demandé à M. Claude Mandil, directeur général de l'énergie et des matières premières, doit être déposé dans les prochaines semaines. Dès que cela aura été fait, la question fera l'objet d'une décision interministérielle. Aussi me permettez-vous, dans l'attente du rapport de M. Mandil et de la réunion interministérielle, de ne pas vous en dire plus aujourd'hui.

J'indique simplement que vos questions appellent des réponses qui auront des conséquences très importantes.

**Mme le président.** La parole est à M. Alain Rodet.

**M. Alain Rodet.** Ma question porte sur une liaison très importante pour l'aménagement d'une partie de notre pays et concerne trois régions : le Berry, le Limousin et Midi-Pyrénées. Il s'agit du reclassement de la RN 20 en autoroute A 20.

Elle comportera trois volets.

D'abord, qu'en est-il des prévisions de bouclage des financements, à l'horizon de 1996, pour la section hors péage Vierzon-Limoges-Brive ? Des engagements ont été pris il y a plusieurs années et des crédits de montants élevés ont été dégagés régulièrement. Cependant, des inquiétudes demeurent pour la mise en place définitive de ces financements.

Ensuite, où en est la déclaration d'utilité publique pour la section à péage qui reliera Brive à Montauban ? Quel est l'échéancier des travaux prévisibles ?

Enfin, la dernière partie de ma question intéresse aussi de très près M. Bonrepaux, député de l'Ariège. En effet, le tunnel du Puymorens sera mis en service dans environ douze mois. Il s'agit d'une réalisation très importante qui reliera Midi-Pyrénées et la Catalogne. Quel traitement sera-t-il réservé à la section Toulouse-Pamiers ? Il est évident que le classement de cette section dans le schéma autoroutier et son achèvement à l'horizon de 1998 convenait parfaitement aux élus de l'Ariège et de la chaîne des Pyrénées. Or certains attermoissements inquiètent ces élus.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, pour le tronçon Vierzon-Brive, l'objectif est toujours de mettre en place les autorisations de programme pour 1996. Il ne sera pas facile à tenir, mais cela est possible. Nous mettons tout en œuvre pour ce faire.

En ce qui concerne la section à péage Brive-Montauban, la déclaration d'utilité publique sera prise pendant le premier semestre de 1994 et nous œuvrons pour que le dossier puisse être transmis au Conseil d'Etat avant la fin de l'année 1993.

Enfin, pour le tunnel du Puymorens, j'ai lancé une étude comparative entre la construction d'une autoroute et la mise à deux fois deux voies de la RN 20. Dès qu'elle sera terminée, elle fera l'objet d'une concertation sous l'égide du préfet, le plus rapidement possible, afin que l'on puisse se déterminer entre les deux solutions.

**M. Augustin Bonrepaux.** Il ne faut pas trop attendre !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** On n'attend pas, comme vous le voyez !

**M. Augustin Bonrepaux.** Cela était prévu pour 1998.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Le dossier avance vite. S'il avait avancé plus vite avant, il n'en serait pas là !

**M. Francis Delattre.** C'est vrai !

**Mme le président.** La parole est à M. Georges Sarre que je prie de bien vouloir respecter, cette fois, très scrupuleusement le temps qui lui est imparti.

**M. Georges Sarre.** Monsieur le ministre, quelles sont les intentions du Gouvernement en ce qui concerne la réforme du syndicat des transports parisiens ?

**M. Francis Delattre.** Bonne question !

**M. Georges Sarre.** Les Parisiens et, plus largement, ceux qui vivent et travaillent en banlieue, ne risquent-ils pas d'être pénalisés par une augmentation sensible des

tarifs ? Même si vous me répondez que la hausse sera étalée dans le temps et qu'elle interviendra progressivement, par lissage, ne risque-t-elle pas de pénaliser les habitants de la région parisienne qui ont dû quitter Paris pour aller vivre en banlieue et qui seraient alors amenés à payer cher pour revenir se distraire, faire des achats ou simplement travailler dans la capitale ?

**Mme le président.** Merci, monsieur Sarre.

La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Je dois d'abord être tout à fait clair : la réforme du syndicat des transports parisiens ne dissimule en rien l'idée de modifier en quoi que ce soit la RATP, son statut, son fonctionnement, sa dimension ou sa puissance en tant que grande entreprise nationale, notamment à l'extérieur du pays.

Quant à la réforme elle-même, plus on avance, plus on s'aperçoit qu'il existe des couches de réglementations complexes et qu'elle est extrêmement délicate à mettre en œuvre. Sa philosophie est qu'il serait normal que la région Ile-de-France soit traitée comme toutes les autres régions de France...

**M. Francis Delattre.** Tout à fait !

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** ... et soit intégralement concernée par les transports en région parisienne sans que le seul souci de l'Etat soit pour autant de se désengager financièrement, ce qui serait anormal. La négociation doit donc se dérouler de telle sorte qu'il y ait, si cela est possible, un passage de responsabilité à la région tout en continuant à assurer la présence de l'Etat, notamment sur le plan financier. Ce dernier ne peut envisager de se désengager - et encore jamais totalement - que de manière intelligente, modérée et progressive.

Je répète donc que la réforme du STP n'a strictement rien à voir avec le fonctionnement de la RATP, mais elle me paraît judicieuse. Je ne vois pas pourquoi, en effet, la région Ile-de-France n'aurait ni les mêmes possibilités, ni les mêmes responsabilités, ni la même représentativité populaire que les autres régions du pays.

**M. Francis Delattre.** C'est une bonne réforme, mais il manque la ressource !

**Mme le président.** Nous revenons aux questions du groupe UDF.

La parole est à M. Jean-Pierre Calvel.

**M. Jean-Pierre Calvel.** Monsieur le ministre, dans le projet de loi de finances pour 1994, la ligne budgétaire affectée aux agences d'urbanisme est identique à celle de 1993 : 62 millions de francs. Pourtant, nous savons tous que la question de la ville est au cœur des problèmes de la société tout entière. Nous connaissons aussi la volonté du Gouvernement de généraliser les contrats de ville dans le cadre du XI<sup>e</sup> Plan et de promouvoir fortement une véritable politique d'aménagement du territoire.

Dans les banlieues, les tensions sociales risqueraient de s'exacerber si nous ne prenions pas les mesures appropriées que l'on peut énumérer dans le cadre des grands projets urbains ou des projets d'agglomération.

Les agences d'urbanisme nouvellement créées mènent des études fondées sur le partenariat et sur l'intercommunalité. En effet, l'urbanisme et le cadre de vie seront les grands moteurs du rééquilibrage nécessaire de notre société. Aussi est-il nécessaire, monsieur le ministre, de ne pas s'en tenir au montant de 62 millions de francs prévu pour cette ligne budgétaire. Il faut l'augmenter pour montrer que vous êtes décidé à répondre à cette attente.

Le vice-président de la fédération nationale des agences d'urbanisme, M. Jean Rigaud, a estimé que 67 millions de francs seraient nécessaires. N'est-il pas, dans tous les cas, indispensable d'augmenter la dotation ?

**M. André Santini et M. Yves Nicolin.** Très bien !

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, le budget des agences d'urbanisme, c'est vrai, est le même que l'année dernière. Puis-je me permettre toutefois de vous faire observer qu'il s'élevait à 62 millions de francs dans le projet de loi de finances de 1993 et qu'il n'est passé à 65 millions que parce que l'Assemblée nationale a eu la bonne idée d'ajouter trois millions de francs sur la réserve parlementaire ? Nous partons donc de 65 millions de francs.

Vous me faites le grief inverse de celui qui m'a été fait à propos de la société de sauvetage en mer. On me reproche, s'agissant de cette société, d'être redescendu au montant inscrit dans le projet de loi de finances pour 1993. On me reproche maintenant, *a contrario*, d'avoir effectué un réel effort de trois millions de francs avant toute décision du Parlement - et je me garderai d'intervenir sur ce sujet qui, en ma qualité de membre de l'exécutif, ne me concerne pas. L'augmentation, dont bénéficient les agences d'urbanisme, est peut-être légère, mais il n'en reste pas moins que l'effort consenti par le Gouvernement est bien réel.

Cela étant, j'attache une très grande importance aux agences d'urbanisme. Elles constituent l'un des lieux où l'État, qui intervient financièrement, fût-ce de façon modeste, peut contribuer localement par sa présence et sa technicité à la réflexion urbanistique.

Nous souhaitons que, parallèlement, les DDE conduisent et soutiennent les élus dans une démarche de schéma - schéma d'agglomération, schéma cantonal, schéma départemental, voire schéma régional. Dans le cadre de la décentralisation, l'État peut en effet, par l'intermédiaire des DDE, ajouter une dimension à la réflexion des élus locaux sur le plan urbanistique et sur le plan social, grâce au travail qui a été accompli dans les quartiers difficiles ou les villes nouvelles.

Un effort est donc fait dans le cadre des agences de l'urbanisme ; un autre devra, parallèlement, être engagé et poursuivi dans le cadre des DDE.

**Mme le président.** La parole est à M. Rudy Salles.

**M. Rudy Salles.** Monsieur le ministre, j'aurais pu vous interroger sur les initiatives que la SNCF pourrait prendre en matière de politique commerciale pour stopper la baisse de trafic constatée. Les tribulations du doyen de l'Assemblée nationale, Charles Ehrmann, et de moi-même, en gare de Nice - deux heures pour avoir une réservation en poche - et la publicité qui a été faite autour, m'en dispenseront. (*Sourires.*) D'ailleurs, la SNCF, qui a entrepris des efforts dans ce domaine depuis quelques semaines, a l'intention de se pencher sérieusement sur le problème, ce dont je me félicite.

Je voudrais simplement vous rappeler à l'occasion de cette discussion que, dans l'élaboration de son document introductif au débat sur l'aménagement du territoire, la DATAR a oublié de prévoir le désenclavement de la Côte d'Azur par rail, puisque le TGV de l'arc méditerranéen n'y figure pas, et par route, puisque la liaison rapide Nice-Grenoble n'y figure pas non plus.

Monsieur le ministre, je souhaiterais donc que vous puissiez faire vôtres les revendications légitimes de toute une région dont le développement - je dirai même la survie - sont liés aux infrastructures de transports.

**M. Francis Delattre.** Très bien !

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, s'agissant des tribulations du doyen Ehrmann et de vous-même, je ne peux, comme ministre des transports, que vous présenter des excuses. J'ai personnellement connu également quelques mésaventures que je me permettrai de vous raconter un jour.

Cela étant, avec Socrate, la SNCF a témoigné d'une louable volonté de modernisation. On aurait sans doute pu éviter toutes les difficultés qui sont nées au moment de la mise en route. Mais il est toujours facile de le dire après coup.

Toujours est-il que la modernisation de la SNCF doit s'accompagner d'une présence humaine, d'une permanence d'accueil, les appareils étant trop complexes pour beaucoup de nos concitoyens. Il est également nécessaire d'assouplir le système. Il est par exemple impossible avec une carte de parlementaire de prendre à la dernière minute une réservation avec Socrate. J'entendais l'autre jour à la télévision l'un de nos concitoyens déclarer à propos du nouveau TGV-Nord, dont il se disait très heureux : « Ce qui est merveilleux avec la SNCF moderne, c'est qu'il est beaucoup plus long de prendre le billet que de faire le voyage ! » J'ai trouvé que ses propos, outre qu'ils dénotaient un sens de l'humour certain, ne manquaient pas de fondement.

Il y a eu, au printemps dernier, une sorte de divorce entre les Français, qui sont amoureux de leur rail, et la SNCF. La SNCF déploie aujourd'hui de très gros efforts pour se concilier de nouveau l'affection - je crois que le mot n'est pas trop fort - des Français. Nous devons l'y aider tout en imposant certaines choses, notamment une présence humaine.

S'agissant de l'arc méditerranéen, vous le savez, un éventuel TGV entre Marseille et Aix-en-Provence, puis Nice, pose de très nombreux problèmes. Toujours est-il qu'une fois arrivé à Marseille, toutes les possibilités - positives ou négatives - pour une telle réalisation sont ouvertes. Le tout était d'abord d'arriver à Marseille. Il nous reste maintenant à réfléchir et il appartiendra à d'autres de réaliser demain, éventuellement, ce TGV qui posera énormément de problèmes et donnera lieu à d'extraordinaires controverses.

Quant à la route Nice-Grenoble, pour l'heure il s'agit de terminer le schéma arrêté par M. Méhaignerie, et amélioré par ses successeurs. A la vitesse actuelle sa réalisation prendra une quinzaine d'années. Même en portant exceptionnellement cette année l'enveloppe à 13 milliards et en poursuivant à ce rythme l'année prochaine et les suivantes, nous en aurons pour dix ans. Je le rappelle, ceux qui croient que, à partir de 1996, leur autoroute sera acquise auront à se battre : certains devront encore attendre dix années, si tout va bien.

Soyons donc prudents et mettons tout en œuvre pour réaliser le schéma actuel avant d'augmenter les inscriptions. Ce ne serait, en effet, que pour l'affichage, aucune réalisation concrète ne pouvant intervenir avant longtemps.

**Mme le président.** La parole est à M. Maurice Ligot.

**M. Maurice Ligot.** Monsieur le ministre, je voudrais tout d'abord évoquer le problème posé par la route Centre-Europe-Atlantique, cet axe qui permet le désenclavement de l'arc Atlantique en direction du centre de l'Europe. Je précise que, grâce à un amendement de M. Raffarin et de M. Pasty voté au Parlement européen la semaine dernière, cette route a obtenu l'éligibilité aux

crédits européens. Il convient donc maintenant que le Gouvernement français donne son accord à cette décision qui aura un effet extrêmement intéressant pour le financement de la route. Par ailleurs, et afin d'accélérer la réalisation de cet itinéraire, ne serait-il pas possible de classer en autoroute les tronçons entre Cholet et Poitiers, les sociétés autoroutières prenant en charge le financement de ces tronçons ?

Ma deuxième question porte sur le financement des sociétés autoroutières. Le FDES, appuyé par la direction du Trésor - donc le ministre de l'économie -, a bloqué pendant des années le niveau de financement des sociétés autoroutières. Mais pourquoi bloquer les moyens financiers de sociétés autoroutières qui ont la capacité financière d'emprunter ? Monsieur le ministre, je vous demande d'obtenir du ministère de l'économie qu'il n'y ait plus de blocage par la voie du FDES.

Enfin, dernière question, l'autoroute Angers - Cholet - La Roche-sur-Yon est en préparation. Le tracé a été approuvé par votre prédécesseur, mais un petit tronçon de quelques kilomètres ne l'a pas été. Pourrait-on obtenir une décision rapide car le développement économique de deux départements, la Vendée et le Maine-et-Loire, dépend du désenclavement que permettra la réalisation de cette autoroute Angers - La Roche-sur-Yon.

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, vous le savez, la route Centre-Europe - Atlantique est un tracé prioritaire pour l'Etat, au même titre que la route des estuaires et la RN 88. Des négociations sont prévues avec les régions concernées, Poitou-Charente, Limousin, Bourgogne et Auvergne - cette dernière étant traversée par deux des itinéraires prioritaires - pour essayer de faire avancer au maximum le tracé de cet axe dans le cadre des contrats de Plan. Dans les semaines qui viennent, j'aurai à répartir entre les trois projets d'itinéraires, dont celui de la route Centre-Europe - Atlantique puis, entre les différentes régions concernées, le crédit de 1 600 millions de francs que M. le Premier ministre a bien voulu débloquent pour accélérer leur réalisation.

Vous souhaitez que soit étudiée la possibilité d'une autoroute entre Cholet et Poitiers. Dans la situation actuelle, vous répondez par l'affirmative reviendrait à rouvrir toutes les demandes de création d'autoroutes. Or, dans les dix ans au mieux, et dans les quinze ans plus vraisemblablement, aucune possibilité n'est envisageable. Je crois donc que la réponse ne peut qu'être négative.

En revanche, la liaison entre Cholet et Mauléon qui constitue simplement un morceau d'autoroute, n'est pas soumise aux mêmes procédures. Son coût est totalement différent et une étude est parfaitement envisageable. Je vous propose de nous rencontrer la semaine prochaine. Je vous prie à ce propos de m'excuser de n'avoir pu le faire comme prévu la semaine dernière, mais, vous en conviendrez avec moi, compte tenu des circonstances, c'était un peu difficile.

En ce qui concerne le FDES, j'ignore toujours quelle sera la décision définitive qui sera retenue pour les années à venir. Le FDES est une très bonne mécanique. L'augmentation de l'enveloppe d'autorisations d'emprunts des sociétés d'autoroutes est une nécessité, mais elle ne peut, bien entendu, de produire que sous le contrôle et dans le cadre de ce fonds.

En ce qui concerne la A 87, le problème qui nous préoccupe est évidemment celui de l'arrivée à Chanzeaux, dont j'ai beaucoup entendu parler depuis ma prise de fonctions. Une réunion difficile a encore eu lieu la

semaine dernière. Ce point est délicat et demande beaucoup de temps. J'ai toujours privilégié le dialogue au passage en force, et ce n'est pas sur ce dossier que je vais changer de méthode. J'espère que dans les quinze jours nous aurons abouti à la solution la mieux négociée possible. Bien évidemment, elle ne pourra pas faire plaisir à tout le monde. Vous aurez pu en tout cas remarquer que, depuis mon arrivée, j'ai toujours pris mes responsabilités en matière de tracés.

**M. le président.** Compte tenu du nombre des questions que nous aurons encore à examiner ce soir, je vais donner la parole pour une nouvelle série, aux orateurs du groupe du Rassemblement pour la République à qui je demande d'être brefs.

La parole est à M. Robert Huguenard.

**M. Robert Huguenard.** Monsieur le ministre, je me fais l'interprète de mes collègues élus locaux et parlementaires sur l'inquiétude légitime que suscite le devenir du versement transport. Il aura suffi de deux lignes dans le projet de loi quinquennal pour l'emploi pour mettre le feu aux poudres.

Nous savons que le CNPF fait pression auprès du Gouvernement pour obtenir un allègement des charges des entreprises, et vise tout particulièrement le versement transport. Nous sommes en mesure de répondre au patronat. Le produit du versement transport est assuré pour plus de 40 p. 100 par l'Etat, les collectivités locales et territoriales. Sans le versement transport et les 47 milliards investis en vingt ans, Lille et Toulouse - demain Bordeaux - n'auraient pas le VAL ; Nantes, Grenoble, Saint-Etienne, Rouen et Strasbourg seraient sans tramway ; Marseille et Lyon sans métro, et les autorités organisatrices n'auraient que des bus en mauvais état à offrir à leur clientèle. Quel préjudice subiraient alors des entreprises comme Renault, Matra, Thomson, pour ne citer qu'elles, et les entreprises du bâtiment et des travaux publics que nous voulons relancer ?

La réponse de M. le Premier ministre au président du groupement des autorités responsables de transports n'apaise pas les inquiétudes. M. Balladur écrit qu'il comprend et cherche des solutions. Vous êtes un élu local, monsieur le ministre, vous nous comprenez vous aussi. La solution est simple : ne touchons pas au versement transport.

Ce matin, vous nous annonciez l'effort sans précédent de l'Etat dans les transports collectifs, en Ile-de-France comme en province. Vous avez cité les grandes métropoles régionales, Lille, Roubaix, Rouen, Nantes, parmi les bénéficiaires d'importants crédits. Toulouse, après le succès de la ligne A de son métro, veut réaliser les lignes B et C, devenues nécessaires. Auriez-vous oublié l'agglomération toulousaine, monsieur le ministre ?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Le versement transport a, vous le savez comme moi, monsieur le député, bien des défauts. Mais il a à mes yeux une très grande qualité : il existe. Il en a une autre : il est indispensable.

Vous permettrez à un président de district qui gère directement des transports collectifs de rappeler que, sans lui, il n'est pas possible de faire fonctionner notre système.

Une réflexion a été lancée par le ministre du travail dans le cadre du plan quinquennal pour l'allègement des charges sur les entreprises, car il ne devait pas y avoir de tabous, et tout le monde le comprendra. J'ai pris immédiatement contact avec mon collègue et ami Michel

Giraud; il m'a assuré qu'il ne s'agissait que d'une réflexion et que, bien entendu, et le ministère des transports y seraient associés.

Cette réflexion, je la vois venir avec beaucoup de sérénité pour une raison simple: l'argent provenant du versement transport est nécessaire. Comment peut-on le trouver localement? La réflexion est ouverte; elle durera forcément longtemps.

En ce qui concerne l'agglomération de Toulouse, vous voulez, si j'ai bien compris, me parler de la ligne B du VAL. Nos problèmes en matière de transports collectifs sont simples, je les indiquais ce matin: dans les années qui viennent, même en doublant ou en triplant le budget, l'Etat n'arrivera pas à suivre. Il nous faut donc trouver de nouveaux critères.

Or, pardonnez-moi, mais je trouve qu'il n'est pas normal qu'un maire de grande ville ou un président de district puisse venir chez un ministre ou un Premier ministre, négocier une subvention et repartir avec sans étude de dossier, sans qu'on connaisse les coûts, sans qu'on sache si la décision est proportionnée à la ville ni ce que représentera, à l'arrivée, le coût total de l'opération; cela ne me paraît pas procéder de mœurs républicaines normales.

Ce que je cherche, c'est d'abord à établir des règles et, ensuite, à mettre en place une commission qui aille vérifier sur place l'adéquation de ces règles au tissu humain, et qui décide si tel ou tel choix local, librement fait, doit bénéficier en tout, en partie ou pas du tout d'argent de l'Etat, dont nous sommes directement responsables.

Le dossier de Toulouse, que je connais parfaitement et en détail grâce notamment aux très nombreuses visites que j'ai reçues de son maire, doit, comme d'autres dossiers, être sereinement étudié dans un cadre global et le plus rapidement possible. Il s'agit maintenant d'une question de semaines. Cela étant, le dossier est fort complexe et fort délicat au niveau national.

J'aurai, dès que les critères seront précisés, que la procédure aura été établie et que les propositions seront au point, à en discuter avec la représentation nationale.

**Mme le président.** La parole est à M. Michel Bouvard.

**M. Michel Bouvard.** Monsieur le ministre, j'ai lu avec intérêt le budget des voies navigables. En voici un résumé: 8 500 kilomètres de voies navigables; 5 867 sont fréquentées, 2 633 ne le sont donc pas. Les autorisations de programme étaient de 134 millions l'an dernier, elles sont de 109 millions cette année, dont 94 pour Voies navigables de France. Ainsi, il reste 15 millions de francs pour les 2 633 kilomètres de voies navigables non fréquentées.

Nous avons connu des crues, notamment dans certaines vallées alpines où les voies sont réputées navigables car elles ont servi, à une époque, au flottage. L'entretien des digues est à la charge de l'Etat. Monsieur le ministre, que comptez-vous faire pour abonder ce budget afin que l'entretien des voies et la sécurité des populations soient correctement assurés?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, vous avez relevé, avec une certaine justesse, l'étroitesse des moyens que l'Etat a toujours dégagés pour les voies navigables. Les efforts que j'entends faire à l'avenir pour créer une grande voie devraient, à mon avis, entraîner des efforts supplémentaires non plus destinés à l'entretien, mais qui reflètent en permanence une volonté d'adaptation des voies navigables dans notre pays.

Les travaux nécessités par les récentes inondations dont vous parliez sont estimés à 16 millions de francs au total par le service de navigation de Lyon qui en assure la maîtrise d'œuvre. Ils concernent des digues appartenant aux syndicats des chaussées de la Grande Camargue et des chaussées du Plan-du-Bourg. Sont en cours les travaux d'urgence de colmatage des brèches sur le Petit Rhône, estimés à 2,5 millions de francs pour les digues du syndicat de Grande Camargue et à 0,150 million de francs pour celles du syndicat du Plan-du-Bourg.

Par ailleurs, toute une série de travaux sont entrepris, digue par digue. Ainsi, 2,9 millions de francs sont consacrés à l'étranchéité des digues de la Grande Camargue et une somme identique est attribuée au renforcement de la digue du quartier Trinquetaille à Arles. Sont également en cours la reconstruction partielle de la digue du Plan-du-Bourg et le colmatage des trous de lapins et des tuyaux abandonnés. Je vous communiquerai une liste de tous ces travaux.

Il est exact que l'enveloppe globale est faible, mais, quelle qu'elle soit et avec le concours des collectivités, nous faisons partout le maximum.

Compte tenu de l'état du budget en la matière, je ne vous ferai pas une réponse très brillante sur ce dossier.

**Mme le président.** La parole est à M. Alain Marsaud.

**M. Alain Marsaud.** Monsieur le ministre, lors du CIAT de novembre 1991, le Gouvernement s'est engagé à mettre en place d'ici à la fin de 1996 la totalité des financements nécessaires à l'aménagement de l'autoroute A 20, entre Vierzon et Brive. Le statut autoroutier a, en effet, été attribué, les travaux ont été déclarés d'utilité publique sur la totalité de l'itinéraire et le dernier décret concernant le contournement de Châteauroux a été signé le 16 décembre 1992.

La dépense moyenne annuelle restant à financer - 330 millions de francs environ en région Centre et 520 millions de francs environ en région Limousin - est très largement supérieure aux dotations des années précédentes, même à celle de 1993.

Par lettre du 29 juillet 1993, M. le Premier ministre m'a confirmé que tous les financements seraient bien mis en place avant la fin de 1996, ce qui permettrait une mise en service de la portion entre Vierzon et Brive pour 1998. Cette décision implique pour le seul Limousin une affectation d'autorisations de programme d'environ 1 560 millions de francs sur les trois années à venir, soit une moyenne de 520 millions par an.

Nous craignons, monsieur le ministre, que les crédits que votre ministère va affecter cette année à l'A 20 ne soient pas à la hauteur d'un tel projet.

**M. Augustin Bonrepaux.** Vous avez raison de le craindre!

**M. Alain Marsaud.** Qu'en savez-vous? Rien! Alors, taisez-vous!

Je conçois que nous soyons dans une année difficile, mais, si ces crédits étaient inférieurs à 400 millions de francs, je n'imaginerai pas que vous puissiez rattraper le retard en 1995 et 1996, car il faudrait dès lors un effort à hauteur de 600 millions de francs chaque année. Or cela semble relativement peu réaliste.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous rassurer et nous dire comment seront tenus les engagements du Premier ministre?

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

**M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.** Monsieur le député, vous savez qu'il y a, sur l'A 20, une partie concédée et une partie qui ne l'est pas.

En ce qui concerne la section de Vierzon à Brive, la RN 20 doit être aménagée selon un plan spécifique en autoroute sans péage.

Les travaux sont déclarés d'utilité publique sur toute la longueur du projet et le statut autoroutier a été conféré à l'ensemble de la liaison.

Sur les 290 kilomètres de l'itinéraire, 111 ont été mis en service à la fin de 1992 et 34 en 1993.

Les financements mis en place de 1988 à 1993 s'élèvent à 2 280 millions de francs et le reste à financer, au-delà de 1993, sur l'autoroute A 20 s'élève à 2 360 millions.

En 1994, un montant de l'ordre de 500 millions de francs est prévu sur l'autoroute A 20. Cela devrait permettre notamment d'engager la section Châteauroux Sud - Argenton, de poursuivre la réalisation du contournement d'Uzerche et de la section Pierre-Buffière - Magnac-Bourg, et de solder la section Besines - Razès en Haute-Vienne.

Fin 1994, l'autoroute A 20 sera en service en continu de Vierzon à Châteauroux Nord.

En ce qui concerne la section Brive - Montauban, c'est-à-dire l'autoroute concédée, cette opération doit permettre de renforcer les relations entre Paris et l'Espagne, via Toulouse, en même temps qu'elle contribuera au nécessaire désenclavement du Sud-Ouest de la France.

Au terme de l'enquête publique qui s'est déroulée du 4 novembre au 8 décembre 1992, la commission d'enquête a émis un avis favorable sur le projet présenté, accompagné de quelques réserves et recommandations qui sont encore en cours d'examen par mes services.

L'ensemble du dossier sera transmis pour avis au Conseil d'État – je vous en donne l'assurance – avant la fin de la présente année. La déclaration d'utilité publique du projet devrait donc pouvoir intervenir dans le courant du premier semestre de 1994. Le lancement de cette opération devrait ensuite être examiné lors de la préparation du FDES 1995 où – c'est la règle du fonds – nous serons ensemble.

**M. Alain Marsaud.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

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

4

## ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1994, n° 536 (rapport n° 580 de M. Philippe Auberger, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Équipement et transports : urbanisme et services communs, transports terrestres, routes, sécurité routière, nier, transport aérien, météorologie ; budget annexe de l'aviation civile ; articles 59 et 60 (Suite).

Annexe n° 22 (Équipement, transports et tourisme : transports terrestres) de M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial ;

Annexe n° 23 (Équipement, transports et tourisme : transport aérien et météorologie) de M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial ;

Annexe n° 8 (Équipement, transports et tourisme – volume 2 : mer) de Mme Elisabeth Hubert, rapporteur spécial ;

Avis n° 585, au nom de la commission de la production et des échanges :

Tome VIII (Équipement, transports et tourisme : transports terrestres et maritimes) de M. Ambroise Guelléc ;

Tome IX (Équipement, transports et tourisme : transport aérien, budget annexe de l'aviation civile) de M. François Asensi.

La séance est levée.

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

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

JEAN PINCHOT

