

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

TEXTES PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

10^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1993-1994

(51^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

3^e séance du mercredi 3 novembre 1993



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE Mme NICOLE CATALA

1. **Loi de finances pour 1994 (deuxième partie).** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5329).

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

Équipement et transports, aviation civile (suite)

Réponses (suite) de M. Bernard Posson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, aux **questions** de : MM. Michel Bouvard, Yves Van Haecke, Jean de Lipkowski, Serge Lepeltier, Daniel Mandon, Claude Barate, Henri Cuq, Louis Guédon, François Guillaume, Mme Henriette Martinez, MM. François Vannson, Philippe Auberger, Jean-Luc Reitzer, Jacques Pélissard, Yves Deniaud.

Mme le président.

Réponses (suite) de M. le ministre aux **questions** de : MM. Jean-Louis Debré, Ladislas Poniatowski, Jacques Vernier, Jacques Boyon, Patrice Martin-Lalande, Christian Demuyck, Edouard Leveau, François Roussel, Bernard de Froment.

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

Etat B (p. 5345)

Titres III et IV. - Adoption (p. 5345)

Etat C (p. 5345)

Titres V, VI et VII. - Adoption (p. 5345)

BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE

Crédits ouverts aux articles 32 et 33. - Adoption.

Après l'article 51 (p. 5346)

Amendement n° 32 de M. Zeller : MM. Adrien Zeller, Michel Inchauspé, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres, le ministre. - Adoption.

Article 59 (p. 5347)

MM. Gilles Carrez, le ministre.

Adoption de l'article 59.

Article 60. - Adoption (p. 5347)

Après l'article 60 (p. 5347)

Amendement n° 60 de M. Santini : MM. Ambroise Guellec, le rapporteur spécial, le ministre, Jacques Vernier. - Rejet.

Amendement n° 82 de M. Inchauspé : MM. le rapporteur spécial, le ministre.

Suspension et reprise de la séance (p. 5350)

M. le ministre. - Réserve du vote sur l'amendement n° 82.

Amendement n° 65 de M. Darrason : M. Olivier Darrason, Mme Elisabeth Hubert, rapporteur spécial pour la mer, MM. Louis Le Pensec, le ministre. - Retrait.

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

2. **Dépôt de projets de loi** (p. 5351).

3. **Dépôt d'un rapport** (p. 5352).

4. **Ordre du jour** (p. 5352).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE Mme NICOLE CATALA,
vice-président

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

Mme le président. La séance est ouverte.

1

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^{os} 536, 580).

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.

Pour le groupe du Rassemblement pour la République, la parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Monsieur le ministre de l'équipement, l'aménagement du territoire ne peut se faire sans tenir compte des communications entre les régions frontalières et les pays voisins. C'est la raison pour laquelle les élus de la région Rhône-Alpes - y compris vous même - ont milité en faveur du TGV transalpin Lyon-Milan. Ils se sont ensuite réjouis que le concept d'autoroute ferroviaire, permettant d'apporter à terme une solution à l'accroissement du trafic des poids lourds dans les vallées alpines soit intégré à la réflexion sur ce tracé.

Après la décision du CIAT de Mende concernant le TGV-Est et le TGV Méditerranée, que devient le TGV Lyon-Turin ? Les rapporteurs, tant de la commission des finances que de la commission de la production, ont bien mis en évidence les problèmes de financement qui se poseraient à l'avenir. Ma question, monsieur le ministre, est simple : les crédits d'études continueront-ils à être mis en œuvre pour ce projet ?

Je rappelle que des travaux de reconnaissance ont été engagés pour le tunnel du Mont d'Ambin, par exemple, qui doit relier Saint-Jean-de-Maurienne à Bussoleno dans le Piémont. Si nous voulons les poursuivre et commencer les galeries de reconnaissance, il faudrait engager 300 millions de francs à partir de 1994. Quel financement l'Etat envisage-t-il pour cette phase indispensable à la suite du projet ? Le sujet sera sans doute évoqué lors de la prochaine réunion des chefs d'Etat français et italien. Quelle sera la position du gouvernement français ?

Plus largement, quel financement global est prévu pour la réalisation du TGV Lyon-Turin-Milan et de l'autoroute ferroviaire Ambérieux-Turin ? Le Gouvernement

souscrit-il à l'idée d'un emprunt exceptionnel de la Communauté pour la mise en œuvre de tels projets qui sont à l'échelle européenne ?

Continuerons-nous à mettre plus de temps pour aller de Chambéry à Turin, ou pour aller de Lyon à Milan, que pour aller de Lyon à Paris ou de Chambéry à Paris, alors que la distance avec l'Italie est deux fois moindre ?

Il s'agit là d'un enjeu à la fois d'aménagement du territoire et d'environnement, car si rien n'est fait dans les dix ou quinze ans qui viennent, les vallées alpines seront asphyxiées par l'augmentation du trafic des poids lourds. On l'a bien vu lorsque les crues de l'Arc, en Maurienne, ont obligé à détourner la totalité du trafic sur le tunnel du Mont-Blanc.

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, cette invention française qu'est le train à grande vitesse, qui a la spécificité de pouvoir rouler très vite sur les rails rapides et de s'adapter aux rails lents, donc, à partir d'une ville capitale de pouvoir continuer vers d'autres destinations, est une immense chance pour notre pays là où il est placé en l'Europe.

Il est évident que, après les deux décisions fondamentales qu'a prises M. le Premier ministre sur le TGV-Est et le TGV en direction de Montpellier et de Marseille, il y aura de nombreuses demandes, notamment pour le TGV Rhin-Rhône ou pour le TGV-Atlantique. Mais il y aura des priorités, dont les liaisons avec l'Espagne et avec l'Italie. Mais ces TGV devront être phasés dans les délais les plus courts possibles.

Faire démarrer, avant l'an 2000, la réalisation des deux TGV qui étaient prêts ne constitue en rien une concurrence pour les autres, ou un lâchage, au contraire. Ces TGV vont « dégager la route » et permettre aux autres d'être réalisés à leur tour.

Indépendamment de mes attaches géographiques, je pense que, parmi les urgences, le TGV en direction de l'Italie est particulièrement important dans la mesure où ce pays a d'autres possibilités de liaison avec l'Europe du Nord que de passer à travers la France. Plus généralement, il me plaît d'imaginer que, demain, des liaisons ferroviaires rapides unissent notre pays à Londres, à Berlin, à Francfort, à Stuttgart, aux pays de l'Est, à Madrid et à Rome.

Mon collègue italien, que j'ai rencontré il y a quelque mois à Turin, m'a confirmé que l'Italie avait décidé de réaliser le passage en direction de la France par Turin, plutôt que le passage en direction de la Suisse par Milan. Sachant le combat qui a été mené depuis plusieurs années contre la liaison Genève-Lausanne-Milan, la réalisation de la liaison entre Turin, la région chambérienne et Lyon est essentielle pour notre pays.

Les Italiens ont été clairs. Ils réaliseront la liaison Turin-Milan, Milan-Rome, Rome-Naples. Ils ont abandonné l'idée d'aller de Milan à Venise, pour nombre de raisons, notamment écologiques.

A partir du moment où l'Italie a exprimé sa demande, nous nous trouvons dans la situation suivante en ce qui concerne la liaison Lyon-Montmélian, puis Montmélian-Turin.

Pour le tronçon Lyon-Montmélian, le coût des études d'APS est estimé à 100 millions de francs par la SNCF. Les financements envisageables sont de 25 millions de francs pour l'Etat - y compris 3 millions d'ECU acquis de la CEE - et 25 millions de francs pour la SNCF. Les 50 millions de francs restants seraient pris en charge par les collectivités concernées. Tout en soulignant l'importance de cette somme, M. Pierre Dumas, ancien ministre, vice-président du conseil régional de la région Rhône-Alpes, n'a pas rejeté cette éventualité. Pour lui, cette section du projet est en effet prioritaire par rapport à la section internationale. Nous pouvons donc considérer que l'on peut obtenir l'ensemble des montants permettant le lancement des études.

En ce qui concerne la partie Montmélian-Turin, le comité de pilotage franco-italien, qui est présidé par le préfet Paul Bernard, a adopté un programme d'études d'avant-projet intégrant les approfondissements proposés par les experts consultés, qui seront réalisées en priorité à la demande des collectivités locales. Ce programme comprend deux phases. La première, qui devrait durer un peu plus d'un an, coûte environ 300 millions de francs - que devront cofinancer la France et l'Italie. Le comité de pilotage a convenu de partager également entre la France et l'Italie le coût des études communes, comprenant celles relatives au tunnel de base, dont je rappelle qu'il coûterait 32 milliards pour un TGV classique, 35 milliards si on le met au gabarit d'une éventuelle autoroute ferroviaire. Le coût de cette dernière, 60 milliards, n'est évidemment pas accessible aujourd'hui, mais il peut paraître intelligent, compte tenu de la faible différence de coût entre les deux tunnels, de s'en réserver la possibilité.

Du côté français, en ce qui concerne le financement de la première phase, on peut envisager sur une période de deux ans un apport de l'Etat de 78 millions de francs, dont 8,9 millions d'ECU déjà acquis de la CEE, et une contribution de la SNCF à hauteur de 40 millions. Selon M. Dumas, la participation des collectivités ne pourrait être dans l'immédiat que de quelques millions de francs sur les 45 millions nécessaires, priorité étant donnée à Lyon-Montmélian.

La SNCF pourrait n'engager les études d'avant-projet qu'avec les seuls financements disponibles pour l'instant, afin de traiter en priorité les approfondissements des études demandées par le comité de pilotage. Le fait que le financement ne soit pas encore complètement assuré ne devrait pas faire obstacle à la décision de lancer des études d'avant-projet, sous réserve d'un accord interministériel préalable.

D'ici à la fin de l'année, se tiendra un sommet franco-italien. Je ne doute pas que l'Italie poussera à la réalisation de ce projet. Je suis moins certain de ses précisions en matière financière, derrière lesquelles je cours depuis de nombreux mois.

Restent les positions françaises. L'effort que nous avons réalisé pour lancer le TGV-Est et le TGV en direction du Midi, qui était indispensable, est considérable. L'Etat s'engagera-t-il suffisamment rapidement? Personnellement, je souhaite que l'on puisse à la fois s'engager et « phaser » les choses, compte tenu des coûts, mais que l'on ne perde pas la chance historique d'être le point de rencontre de l'Europe du Nord, du Royaume-Uni, de

l'Espagne, du Portugal et de l'Italie et que l'on puisse bénéficier pleinement sur notre territoire de cette invention française.

M. Michel Bouvard. Très bien!

Mme le président. La parole est à M. Yves Van Haecke, à qui je demande de bien vouloir respecter le temps qui lui est imparti, soit deux minutes.

M. Yves Van Haecke. Monsieur le ministre, ma question porte sur le TGV et sur un département quelque peu oublié par les schémas de la SNCF, je veux parler de l'Yonne.

C'est dans l'Yonne que le TGV avait battu son record de vitesse en 1981, justement dans ma circonscription. Le comble, c'est que, évidemment, le TGV ne s'y arrête pas! C'était ainsi au départ. Il y avait Paris-Lyon ou Paris-Le Creusot. Impossible de faire autrement.

La SNCF est prisonnière d'une logique du « tout-TGV ». Elle est dangereuse pour les lignes classiques qui doublent la ligne TGV, dangereuse pour les lignes régionales et pour les régions les plus éloignées des très grandes villes reliées entre elles par le TGV.

Les choses bougent. L'intérêt du TGV pour nous est évident. Il ne s'agit pas seulement de remonter vers le Nord et vers Paris, mais plus encore de descendre vers le Sud, et également d'aller vers l'Est. Vers l'Est, il y a l'arrêt de Montbard, mais tant que le TGV-Rhin-Rhône n'est pas réalisé.

Il faut faire entendre raison à la SNCF, à ses ingénieurs, à ses grosses têtes, comme on dit. Notre département, dans le cadre d'un projet d'ensemble Yonne 2001, a décidé l'élaboration d'un livre blanc pour voir comment organiser l'arrêt du TGV dans l'Yonne.

Ma question est simple. Pouvons-nous compter sur vous, sur vos services, sur les états-majors et les experts de la SNCF, qui, on le sait bien, sont des gens de grande valeur, pour nous aider à élaborer notre Livre blanc?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Votre département, monsieur le député, voit passer le TGV, mais vous savez bien quel est le problème fondamental: le TGV ne peut pas, hélas! par certains aspects, être un omnibus. Cela dit, je comprends qu'il soit infiniment désagréable pour vous regarder passer les TGV et constater les records.

Trois TGV passeront en lisière de la Bourgogne: le TGV-Sud-Est, le TGV-Est et le TGV-Rhin-Rhône un jour ou l'autre.

L'avenir de la SNCF est clair. C'est certainement le train à grande vitesse pour tous ceux qui sont attachés au rail et qui veulent qu'il ait un avenir, mais c'est aussi le maximum de dessertes locales pour chacune de nos régions. C'est bien là que se trouve le nœud de votre problème.

Il faut voir vers quelle gare la plus proche envoyer l'ensemble des populations concernées. C'est bien l'avenir de la SNCF qui est en jeu. Il faut qu'il y ait du monde dans les TGV par un système de rabattage général. C'est ainsi que nous servirons au mieux nos concitoyens et que nous favoriserons l'aménagement du territoire.

Je vous propose donc une réunion très prochaine avec mes collaborateurs pour que nous regardions ensemble ce qui est possible et ce qui ne l'est pas et que nous trouvions ensemble la meilleure ou, en tout cas, la moins mauvaise solution.

Mme le président. La parole est à M. Yves Van Haecke, pour poser une seconde question.

M. Yves Van Haecke. Monsieur le ministre, ma question porte sur le réseau autoroutier, toujours dans mon département naturellement.

Si nous sommes très nombreux à insister sur tous ces sujets, c'est que, bien évidemment, l'aménagement du territoire, c'est tout d'abord l'accès aux grands moyens de transport modernes. C'est le facteur numéro un du développement économique, j'en suis profondément persuadé, et je crois que nous le sommes tous. Cela veut dire un bon maillage des autoroutes, pas seulement des autoroutes allant du centre d'une grande ville au centre d'une autre grande ville, mais une sorte de quadrillage de façon qu'aucun territoire ne soit éloigné des autoroutes.

Il y a dans le département de l'Yonne un projet de tronçon Troyes-Auxerre qui est inscrit au schéma directeur. Il peut faire partie d'un grand circuit Nord-Est - Centre ou Centre-Ouest de la France. La procédure de délimitation de la bande des mille mètres - il en sera certainement de même plus tard de la procédure de DUP - est retardée par les réticences des populations riveraines, par les problèmes écologiques réels qui se posent.

Ces obstacles ne seront pas surmontés tant que nous aurons une autoroute qui arrivera presque en cul de sac à Auxerre. L'idée de tous, c'est qu'elle doit aller vers Bourges. Les élus de l'Yonne et de la Bourgogne et ceux du Cher et de la région Centre sont d'accord et demandent que ce maillon manquant puisse être inscrit au schéma directeur.

Ma question est toute simple, monsieur le ministre. Quelle est votre position sur le maillon manquant de cette large liaison en arc de cercle à 200 kilomètres de Paris ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Décidément, monsieur Van Haecke, vous n'avez pas de chance en matière de communications !

Sont inscrits au schéma directeur, d'une part, la liaison Courtenay-Artenay et, d'autre part, la section Troyes-Auxerre. Reste donc le problème de la liaison Bourges-Auxerre.

Les études qui ont été réalisées démontrent que le trafic n'est pas considérable. Il existe néanmoins un véritable problème. C'est la raison pour laquelle j'ai décidé qu'il fallait lancer très prochainement un grand débat sur les liaisons Est-Ouest du sud du bassin parisien, notamment sur Bourges-Auxerre. Nous verrons bien la position des élus et des populations. S'il s'en suivait une décision positive, nous réutiliserions naturellement les études qui ont été faites sur ces tracés.

Je pense que ce grand débat est nécessaire pour savoir réellement si, en fonction des besoins d'aménagement du territoire, ce tronçon d'autoroute doit ou non exister, si cette voie doit se faire et sous quelle forme.

Mme le président. Je constate avec regret qu'aucun membre du groupe UDF inscrit pour poser une question n'est présent. Je continue donc à appeler les inscrits du groupe du RPR.

La parole est à M. Jean de Lipkowski.

M. Jean de Lipkowski. Monsieur le ministre, je voudrais vous parler du désenclavement routier et aérien de la Charente-Maritime et notamment de la Saintonge.

Sur le plan routier, je m'honore d'avoir réussi une grande partie de ce désenclavement puisque c'est en 1972 que j'avais convaincu Georges Pompidou que la construction de l'autoroute Paris-Bordeaux constituait pour la Charente-Maritime une occasion unique d'être désencla-

vée. Il fallait pour cela allonger le tracé de quarante kilomètres et faire passer l'autoroute non pas par Angoulême mais par Niort et Saintes, ce qui fut fait grâce au président Pompidou.

La Charente-Maritime a grandement profité de ce tracé, sauf la région que j'ai l'honneur de représenter, celle de Royan, qui n'est toujours pas reliée à l'autoroute. Il y a une RN 150 à deux voies, qui est absolument impraticable en été tellement l'encombrement est considérable. On met quelquefois une heure et demie pour faire les trente kilomètres entre Royan et Saintes. Cela pénalise gravement une région qui est essentiellement touristique.

Je vous demande donc de nous aider à sortir de cette situation très préjudiciable à l'économie locale. L'idéal serait naturellement que vous dégagiez les crédits nécessaires pour mettre la RN 150 à quatre voies entre Royan et Saintes dès l'actuel contrat de plan Etat-région.

Sur le plan aérien, nous sommes enclavés en raison d'un scandale de dimension nationale. Constatant qu'entre Saint-Nazaire et Bordeaux, il n'y a aucun grand aéroport, j'avais obtenu en 1973 de M. Messmer que l'Etat construise un grand aéroport départemental sur le site de Saint-Agnant, à équidistance de toutes les grandes agglomérations de Charente-Maritime. C'est un superbe équipement, avec plus de 2 000 mètres de pistes, où l'on peut atterrir par tout temps, mais c'est La Villette aéronautique puisque personne ne s'y pose. Aucun avion n'utilise cet aéroport, parce que M. Crépeau, à La Rochelle, souhaite garder son petit aéroport, qui est coincé entre les arbres et la mer, et nous a empêché d'utiliser ce superbe équipement au bénéfice de l'ensemble du département.

L'aéroport de La Rochelle est condamné à dépérir dans la mesure où le TGV Paris-La Rochelle est en service. Je vous demande donc, monsieur le ministre, de faire étudier par Air Inter la possibilité d'utiliser cet équipement départemental et de créer une liaison Saint-Agnant-Paris, qui serait extrêmement importante pour l'économie d'une région qui reste enclavée et dont le taux de chômage atteint 16 p. 100. L'essor économique de notre département dépend du désenclavement routier dont j'ai parlé et de ce désenclavement aérien, essentiel pour l'ensemble du département.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le député, permettez-moi tout d'abord et bien sincèrement de rendre hommage à votre travail de 1972, qui n'était pas réalisé dans un but personnel et égoïste puisque Royan en est restée à l'écart, ce qui est d'autant plus injuste.

Pour la liaison entre Saintes et Royan, il y a deux solutions.

La solution de l'autoroute concédée poserait des problèmes d'inscription dans le schéma directeur et aussi de délais. Compte tenu du fait que les autoroutes inscrites mettront dix à quinze ans à être réalisées, les autres devront fatalement attendre au-delà. Nous ne sommes pas loin du moment où obtenir un classement autoroutier sera plus lent que de passer en deux, trois ou quatre plans. Les données sont donc inversées par rapport à nos habitudes de raisonnement. L'autoroute était à la fois gratuite et rapide. Elle reste gratuite mais ce sera plus lent.

La solution, je crois, et je suis désolé de vous faire une réponse qui, fatalement, ne vous satisfait pas tellement, est de regarder dans le contrat de plan ce qu'il est possible de faire ou du moins d'enclencher, étant donné que,

dans votre région, le conseil régional et en tout cas son président sont prêts à investir fortement en matière routière. J'en parlerai dès demain avec le préfet de région de manière à vous aider le plus possible pour au moins envisager une solution pour Royan, injustement laissée à l'écart, avec tous les problèmes que cela pose, notamment l'été - j'en ai été personnellement le témoin.

En ce qui concerne la desserte aérienne de la Charente-Maritime, je suis tout à fait d'accord pour demander à Air Inter une étude - je ne peux pas m'engager au-delà - pour voir s'il est possible d'utiliser l'aérodrome de Saint-Agnant, si le trafic le justifie et comment le faire. C'est d'autant plus important que je suis amené à lancer l'étude de l'avenir de l'aménagement du territoire par Air Inter, à la suite des décisions prises précédemment, qui ouvrent le ciel aérien et qui nécessitent, si l'on ne veut pas brutalement rentrer de plein fouet dans la contradiction des règles européennes, de repenser tout le système d'Air Inter au service d'une meilleure desserte du pays en vue d'un meilleur aménagement du territoire. Votre dossier fait partie de cette réflexion globale et peut parfaitement être étudié rapidement.

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

M. Serge Lepeltier. Comme le démontrent les interventions de nombreux collègues, les besoins d'infrastructures sont très importants, notamment pour mettre en œuvre une politique d'aménagement du territoire et rendre l'ensemble de celui-ci accessible par les moyens de transports.

Il est évident que les contraintes budgétaires ne permettent pas de répondre totalement aux besoins puisque les investissements atteignent environ 90 milliards de francs alors qu'il faudrait au moins 10 p. 100 de plus en francs constants. Le budget pour 1994 que vous nous avez présenté, monsieur le ministre, ne permet pas non plus, me semble-t-il, de répondre totalement à ces besoins.

Vu la conjoncture économique, on peut craindre, si ne se manifeste pas une véritable volonté politique, une baisse en francs constants dans les cinq prochaines années, de 20 p. 100 si l'on écoute les experts.

Il faut donc trouver de nouveaux moyens de financement.

Ne doit-on pas réfléchir à une évolution sensible des modes de financement actuels - systèmes de concession ou de péage, tarifications des transports par prise en compte des coûts externes - et, au-delà, à la création de véritables outils permettant une mobilisation plus forte des capitaux privés ? Des sociétés d'assurances, des caisses de retraite ou même des particuliers pourraient investir dans ces domaines grâce à certains outils financiers à imaginer.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Pour les routes, il existe, d'une part, les contrats de plan, d'autre part, des programmes spécifiques comme la A 20, la A 75, la RN 7, l'accélération des trois grands axes, la route des estuaires, la RN 88, la route Centre Europe Atlantique, avec, bien entendu, à côté de cet effort très réel de l'Etat, la volonté d'accélérer le schéma directeur concédé, en autorisant beaucoup plus dans les années qui viennent les sociétés concessionnaires d'autoroutes à emprunter, et, par ailleurs, en utilisant véritablement le péage comme un moyen à la fois de péréquation, d'investissement et d'utilisation du réseau. Je crois que ces mesures sont suffisantes.

Les grandes infrastructures de type aéroportuaire sont, vous le savez bien, très rentables, du fait des taxes diverses, et il n'y a pas de difficulté à condition d'autoriser les emprunts nécessaires pour obtenir les financements.

Reste surtout l'infrastructure rail dont je parlais ce matin, qui demande à l'évidence un nouveau montage. Le Premier ministre m'a chargé d'y réfléchir, pour le TGV-Est comme pour le TGV-Méditerranée. On pourrait très bien faire appel à des sociétés financières qui viendraient conforter l'effort de la SNCF et les financements d'Etat. C'est là-dessus que nous travaillons en même temps que sur la réforme des sociétés autoroutières pour résoudre définitivement le problème de la péréquation.

Avec les accélérations données et les modifications auxquelles nous réfléchissons, nous n'avons peut-être pas la réponse parfaite, mais nous pouvons accélérer la réalisation des équipements, tout en sachant que, dans les années qui viennent, avec les difficultés des temps, nous aurons en parallèle à beaucoup mieux utiliser les infrastructures existantes.

M. le président. Pour le groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre, la parole est à M. Daniel Mandon.

M. Daniel Mandon. Monsieur le ministre, j'ai déjà eu l'occasion de vous alerter sur le désenclavement routier du sud de notre département de la Loire, puisque ma circonscription est concernée à la fois par trois problèmes routiers, ceux de la RN 88, de la RN 82 et de la RN 86 sur quelques kilomètres le long du Rhône.

A côté des grandes priorités nationales, il y a aussi des priorités régionales comme l'amélioration du tronçon de la RN 82 qui, entre Saint-Etienne, Annonay et la vallée du Rhône, mérite d'importants aménagements qualitatifs.

Cet axe routier de Paris à Nice, sous l'appellation historique de « Route bleue », supporte notamment chaque année un flux touristique considérable, assurant à la fois une liaison transversale et une liaison Nord-Sud.

Le caractère dangereux de son tracé, à forte déclivité, sur les quelques kilomètres de franchissement du col de la République, à la sortie immédiate de la ville de Saint-Etienne, exige en effet un autre traitement que celui imposé par la réglementation actuelle, d'ailleurs assez exceptionnelle, qui interdit tout transit aux véhicules de plus de onze tonnes.

Il y a un double enjeu, à la fois d'aménagement du territoire et de sécurité.

Les études récentes et l'inscription au tout prochain contrat de plan Etat-région, que l'on vous demande de soutenir, monsieur le ministre, devraient permettre de progresser dans les quatre ans à venir, mais le quasi-abandon, pendant de longues années, de tout aménagement, mis à part deux lits d'arrêt d'urgence, nous apparaîtrait vraiment anormal et, chaque accident grave vient périodiquement raviver la colère des riverains.

En plus des 50 millions du contrat de plan, qui bien entendu, ne sauraient suffire, que pensez-vous faire pour supprimer ce point noir de notre réseau routier national dont l'Etat ne peut et ne doit pas se désintéresser ?

M. Jean-François Chossy. Très bien !

M. François Rochebloine. Bonne question !

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'ai pu constater avec vous les dangers que représente la circulation des poids lourds

sur cet axe, en même temps que le caractère insupportable des décisions que le préfet a dû prendre en la matière, interdisant le passage de poids lourds - ce qui ne saurait durer longtemps.

Avec un trafic journalier d'environ 5 000 véhicules, la circulation n'est pas très forte sur cette RN 82, mais elle pose tout de même un véritable problème.

M. Daniel Mandon et M. François Rochebloine. Le chiffre est contesté !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Même si, je le sais, le chiffre est contesté, il n'en demeure pas moins que la circulation ne représente pas un nombre de véhicules très élevé. En revanche, le nombre des camions, lui, est élevé...

M. François Rochebloine. En effet

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. ... et les dangers de cette route sont évidents.

Le problème est simple, monsieur Mandon. Les priorités routières sont nombreuses en Rhône-Alpes et, comme vous le savez, les négociations entre le conseil régional et le ministère ont été quelque peu difficiles. Une ultime réunion s'est tenue il y a trois jours dans mon cabinet. Y participaient le préfet, Paul Bernard, et le président du conseil régional, Charles Millon. L'Etat, pour sa part, s'apprête à mettre environ 1,3 milliard - je cite le chiffre de mémoire - pour les routes. Le dernier mandat qui a été donné au président du conseil régional, si mes informations sont exactes, porte la part de la région à environ 1,2 milliard. C'est nettement moins qu'au X^e Plan, mais cela marque déjà un effort par rapport à ce qui était prévu. Cela permet des investissements routiers importants, même s'il n'y a plus l'accompagnement du projet Savoie pour les jeux Olympiques et d'autres programmes spécifiques.

La région Rhône-Alpes, considérée comme une région riche, est sans doute celle de France qui, par tête d'habitant, a le moins d'argent dans le cadre du contrat de plan. Je le sais ! Je suis heureux de cet effort qui est fait en faveur des routes. Même s'il est relatif - c'est sans doute le plus faible des régions françaises -, il a néanmoins le mérite d'exister.

J'espère que, grâce à ce changement d'attitude du conseil régional venant abonder les crédits de l'Etat, nous pourrions trouver des moyens suffisants pour réaliser au moins des aménagements qualitatifs, qui me paraissent indispensables sur cet axe.

Le préfet de région est alerté de ce problème.

M. Daniel Mandon et M. François Rochebloine. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Reste à voir quelle sera la négociation avec le conseil régional. C'est une négociation peu facile.

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

La parole est à M. Serge Lepeltier.

M. Serge Lepeltier. Monsieur le ministre, je souhaite, par ma question, me faire l'interprète de M. Pierre-André Périssol, retenu dans sa circonscription pour des motifs impératifs.

Cette question concerne la politique de la SNCF et les lignes transversales non TGV, parfois déficitaires, et plus précisément la ligne Lyon-Nantes.

Certes, la mise en circulation d'un TGV direct entre Lyon et le réseau atlantique, via Paris, a conduit à retirer une part du trafic. Mais la ligne traditionnelle n'a pas

seulement vocation à assurer le transport de Lyon à Nantes. Elle assure un véritable cabotage tout au long de la ligne, ainsi qu'une multiplicité de correspondances : par Tours vers Poitiers et Le Mans et Rennes, par Vierzon vers Limoges et Orléans, par Saincaize vers Nevers, par Saint-Germain-des-Fossés vers Vichy et Clermont-Ferrand. Son maintien est donc essentiel dans le cadre d'une bonne politique d'aménagement du territoire.

La SNCF a privilégié depuis une dizaine d'années les transports rapides, sur quelques grands axes, de métropole à métropole. C'est l'irrigation même du territoire qui risque ainsi d'être sacrifiée. Le train perd sa raison d'être au nom de la rentabilité commerciale. Politique de transports à grande distance et à grande vitesse, concentration des activités économiques sur quelques points du territoire : partout, la même logique est à l'œuvre.

Le « tout-TGV » implique la disparition du maillage des gares, petites lignes et trains régionaux, qui était la première mission d'une entreprise de service public.

C'est ainsi que, dans ma circonscription, certaines gares sont menacées de fermeture et que des machines y ont déjà remplacé les hommes pour accueillir les voyageurs.

Lors de la réunion du CIAT à Mende, le Gouvernement avait annoncé le démarrage de négociations avec les grandes entreprises publiques assurant un service de proximité.

Je souhaiterais donc, monsieur le ministre, que vous nous disiez où nous en sommes concernant la SNCF.

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 posez, avec la liaison Lyon-Nantes, tout le problème des lignes transversales de la SNCF. Nous sommes là au cœur de nos propres contradictions.

Comme vous, et comme tout le monde dans cette assemblée, je suis très attaché au rail, à l'histoire du rail dans notre pays. Mais on ne peut aimer le service public et le rail, et vouloir comme seul avenir les trains du passé. Il est donc tout à fait naturel que le TGV soit l'avenir du rail, mais pas le « tout-TGV ». Nous en sommes, je crois, tous d'accord.

Nous sommes, disais-je, au cœur de nos propres contradictions. Pourquoi ? Les liaisons transversales, comme Lyon-Nantes, coûtent très cher, concernent peu de voyageurs - c'est d'ailleurs la raison pour laquelle elles coûtent très cher -, mais, en même temps, sont sans doute indispensables en matière d'aménagement du territoire. Le coût de ces lignes est évidemment en contradiction avec la situation de la SNCF, dont les quelque 8 milliards de francs de pertes pèsent lourdement sur l'ensemble des Français, sur l'activité économique et l'emploi. Il importe donc de faire des choix.

Une réflexion a été engagée afin de savoir précisément ce que coûte l'ensemble de ces liaisons et quel est le service rendu. Nous aurons à décider ensemble de ce qui est prioritaire et de ce qui ne l'est pas. L'étude est en cours.

Je vous prie de croire que je suis aussi attaché que vous à ce nous ayons l'avenir du rail qu'est le TGV sans tomber pour autant dans le « tout-TGV ».

Mme le président. La parole est à M. Claude Barate.

M. Claude Barate. Monsieur le ministre, j'appelle votre attention sur la liaison TGV entre Perpignan et Barcelone.

Depuis de nombreuses années, nous nous battons pour que l'arc technologique méditerranéen, qui va de Valence, en Espagne, jusqu'à Milan, soit desservi par le TGV. Je me rappelle les batailles qui se sont déroulées dès 1987.

Les décisions prises pour le TGV-Méditerranée - et peut-être demain pour le TGV Rhin-Rhône - vont dans le bon sens.

Mais faudra-t-il attendre que le TGV arrive de Madrid jusqu'à Barcelone, d'un côté, et qu'il descende de Paris jusqu'à Montpellier, de l'autre, pour que soit enfin réalisé le tronçon Barcelone-Perpignan ? Ou bien pourra-t-on profiter immédiatement de la situation politique en Espagne - je m'excuse de le dire -, qui permet à la *Generalitat* de Catalogne de peser lourdement dans les décisions et qui conduit le gouvernement espagnol à accepter de participer financièrement au percement du tunnel, y compris en apportant de l'argent sur le territoire français, avec une aide financière de la Communauté économique européenne ?

En d'autres termes, faudra-t-il attendre que le TGV arrive jusqu'à Montpellier ou bien acceptez-vous que, par anticipation, nous puissions envisager, avec un financement de la *Generalitat*, de l'Espagne et de la Communauté économique européenne, la liaison Barcelone-Perpignan, ce qui, bien entendu, rendrait beaucoup plus attractif, compte tenu de la puissance de la métropole barcelonaise, le TGV-Méditerranée lui-même ?

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 est clair que la décision du Premier ministre - décision qui n'était pas facile à prendre - de lancer le TGV-Méditerranée et d'aller à la fois sur Marseille et sur Montpellier constitue un début de la réalisation de l'arc que vous évoquez.

Depuis quelques jours, le financement de l'APS pour la liaison Montpellier-Le Perthus est bouclé. Les études vont donc être lancées.

Je rencontrerai lundi soir mon collègue espagnol des transports, M. Borrell, que j'ai déjà rencontré à deux reprises, pour préparer le sommet franco-espagnol qui aura lieu avant la fin de l'année. Il est clair, comme je l'ai dit tout à l'heure, que l'Espagne a la volonté, après le formidable succès du TGV sur son territoire, de remonter de Madrid à Barcelone, de Barcelone au Perthus, et de trouver un système - que nous devons inventer ensemble - de financement du passage sous les Pyrénées, qui doit être cofinancé. Les Espagnols acceptent avec parfaitement cette idée, car ils sont heureux de pouvoir se raccrocher au système français de liaison ferroviaire à grande vitesse.

Par conséquent, nous devons avancer très rapidement. Croyez-moi, le gouvernement espagnol, pour les raisons que vous indiquez, mais aussi par une farouche volonté de se raccrocher au reste de l'Europe, « pousse » considérablement.

Aussi, je ne doute pas que la volonté française de descendre jusqu'à Montpellier et de lancer des études rencontrera la volonté espagnole, et que pourront être conclus, dans les dix-huit mois qui viennent, un certain nombre d'accords de nature à vous garantir que ce TGV se fera bien.

Je ne vois pas qui pourrait, en Espagne, reculer sur les décisions qui vont être prises et certainement annoncées. La volonté espagnole est très forte.

Mme le président. La parole est à M. Henri Cuq.

M. Henri Cuq. Monsieur le ministre, j'appelle votre attention sur les conséquences que pourrait avoir la réforme à la fois administrative et territoriale de la SNCF présentée par la direction de l'entreprise publique en mai dernier dans un climat qui nous est apparu, à nous élus, comme semi-confidentiel.

Cette réforme, dont l'objet s'inscrivait apparemment dans un souci de rationalisation et d'aménagement du territoire, paraît méconnaître en particulier la spécificité des transports ferroviaires en Ile-de-France.

Ainsi, pour le département des Yvelines - si vous permettez que je parle du département dont je suis l'un des élus -, les deux lignes de la vallée de la Seine sont situées dans la zone d'exploitation du directeur interrégional, qui se trouve à Rouen. Celui-ci serait également responsable des relations avec les élus de Haute-Normandie. Le député que je suis devrait donc se rendre à Rouen au lieu de se rendre à la gare de Paris - Saint-Lazare pour évoquer avec le directeur compétent les problèmes qui pourraient se poser sur ce secteur de la vallée de Seine.

On est en droit de s'interroger sur l'arbitrage qui pourrait être éventuellement rendu entre le trafic grandes lignes et le trafic banlieue, et surtout grande banlieue, par un responsable régional dont je ne mets nullement en cause les compétences mais qui aurait naturellement tendance à s'intéresser plus aux préoccupations des élus de Haute-Normandie qu'à celles des élus yvelinois.

J'aimerais savoir si cette réforme, qui paraît avoir été engagée dans une relative précipitation et sans concertation, tant sur le plan externe que sur le plan interne, sera effectivement conduite à son terme et dans quelles conditions.

Compte tenu des difficultés budgétaires et financières que rencontre actuellement la SNCF, je me demande si cette réforme administrative et territoriale est vraiment prioritaire pour cette institution, à l'égard de laquelle nous avons tous - il est inutile de le répéter - beaucoup d'estime et de considération en raison de l'efficacité et de la qualité de ses agents.

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 remercie de vos propos sur la famille des cheminots et sa culture.

En ce qui concerne la réforme administrative et territoriale de la SNCF, le problème est complexe. Comme toujours dans notre pays, les réformes sont nécessaires mais il faut les faire très lentement, et, au moment de sauter le pas, on se demande si c'est bien le moment d'y procéder. Moyennant quoi on ne la fait jamais et on se retrouve avec une mauvaise organisation.

Après l'arrêt de la réforme, que j'ai assumée en prenant mes fonctions, j'ai demandé au président Fournier, qui l'a immédiatement accepté - il était d'ailleurs prêt à le faire seul -, de rouvrir la négociation avec, notamment, l'ensemble des conseils régionaux, les grands élus locaux, départementaux, les maires des villes concernées, qui a eu lieu tout au long de l'été et qui vient de se terminer.

Dans ce dossier, mon souci, pour ne rien vous cacher, est triple.

Premièrement, il faut essayer, autant que possible, de maintenir, dans les villes où il en existe, les directions régionales. Il y a un attachement, j'allais dire culturel, au rail, à tout ce qu'il représente. Le départ représente un déchirement. Il y a, bien entendu, le problème des cheminots et de leurs familles, qui doivent subir une délocalisation. C'est, pour eux, un problème sérieux, même s'ils ne risquent pas de perdre leur emploi. Mais c'est, pour les régions, un véritable drame de voir partir toute une « culture rail ». C'est aussi une présence qui disparaît.

Deuxièmement, il apparaît nécessaire, pour l'organisation de la SNCF, qu'il y ait des zones opérationnelles dignes de ce nom et qu'elles correspondent au présent et à l'avenir du rail - ce qui n'est pas le cas du découpage maintenant très ancien de la SNCF.

Troisièmement, il est nécessaire, compte tenu du découpage administratif français, qu'il y ait un interlocuteur de la SNCF dans chaque région.

Nous essayons - c'est un peu la quadrature du cercle, mais je crois que nous pourrions réussir - de répondre non pas en nous figeant dans l'immobilisme, mais en avançant intelligemment, progressivement, afin de donner satisfaction à ces exigences, qui sont toutes trois légitimes.

Les travaux se poursuivent avec la direction de la SNCF. J'espère être capable, dans quelques semaines, de vous présenter quelque chose qui satisfasse à ces trois soucis, que nous sommes sans doute nombreux, ici, à partager.

Mme le président. La parole est à M. Louis Guédon.

M. Louis Guédon. Monsieur le ministre, l'aménagement du territoire est, on le voit, l'une de nos préoccupations. Le désenclavement des régions, c'est-à-dire la création de véritables voies de communication, est donc, pour nous, une priorité.

Lorsqu'on se dirige de Paris vers l'ouest de la France, on peut emprunter soit l'autoroute Paris-Le Mans-Angers-Nantes en direction du remarquable réseau routier breton, soit l'autoroute Paris-Tours-Poitiers-Bordeaux en direction du Pays basque ou de Toulouse.

Entre ces deux grandes voies nouvelles se trouve un triangle que les gens de l'Ouest appelaient encore récemment « le triangle des Bermudes » et au centre duquel se situe la Vendée.

Le retard considérable qui a été pris en matière de voies de communication pénalise hautement le développement économique de ce département.

Quels sont les axes de développement ?

C'est d'abord le tourisme, car ce département, bénéficiant d'un climat ensoleillé, est au deuxième rang national pour la capacité d'hébergement.

C'est ensuite une région industrielle, où l'on trouve les premières entreprises françaises d'agro-alimentaire, les premiers chantiers européens de construction navale de plaisance, des entreprises performantes d'habillement, de chaussure, d'ameublement et de construction métallique.

C'est enfin un département maritime puisque la côte vendéenne compte L'Île-d'Yeu, premier port thonier français, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, premier port français de sardines et d'anchois, Les Sables-d'Olonne, cinquième port, en valeur, de l'ensemble des ports de pêche français.

Il est anormal que ce département demeure enclavé, tant sur le plan ferroviaire, puisque le TGV s'arrête à Nantes, que sur le plan routier - ce qui est l'objet de mon intervention.

Indépendamment de l'achèvement de l'autoroute Nantes-Niort, avec le mauvais roman-feuilleton que l'on connaît dans le Marais poitevin, il importe de réaliser la pénétrante est-ouest, c'est-à-dire Angers-Cholet-La Roche-sur-Yon-Les Sables d'Olonne.

J'appelle plus particulièrement votre attention sur la partie La Roche-sur-Yon-Les Sables d'Olonne, financée par l'Etat, la partie nord devant être réalisée dans le cadre du plan autoroutier.

Cette route supporte un gros trafic, de 12 000 véhicules par jour, et la vie économique ne peut plus se dérouler normalement en raison de la fréquence des embouteillages et du nombre d'accidents.

Ce projet est d'autant plus urgent qu'il a fait l'objet d'une programmation au X^e Plan. Mais l'absence de financement, volontaire ou involontaire, en a interdit la réalisation. Nous ne pouvons pas attendre que, réinscrit au XI^e Plan, il connaisse les mêmes difficultés.

Aussi, nous vous demandons instamment que soient inscrits les crédits nécessaires pour que cette route soit portée à deux fois deux voies, sinon jusqu'aux Sables d'Olonne, compte tenu de vos crédits, du moins jusqu'à Saint-Mathurin.

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 suis parfaitement conscient de la situation que vous avez évoquée et que vous m'avez déjà signalée à plusieurs reprises depuis ma prise de fonctions.

L'autoroute A 83, Nantes-Niort, fait partie des dossiers simples que j'ai eus sur les bras.

Grâce à la déclaration d'utilité publique qu'a bien voulu accepter le Conseil d'Etat, nous avons pu, sans dresser les deux régions l'une contre l'autre - et Dieu sait qu'elles l'étaient ! - ni dresser les deux départements l'un contre l'autre - et Dieu sait qu'ils l'étaient -, continuer l'autoroute en direction d'Oulmes, au lieu de l'arrêter en rase campagne, à Sainte-Hermine. Ainsi, les travaux ne connaîtront pas d'arrêt et cette autoroute aura une destinée normale. Ensuite nous avons relancé toutes les études sur le tracé entre Oulmes et Niort.

Je rappelle que c'est ce gouvernement qui, le premier, a ouvert, en ce qui concerne Niort, toutes les études, que ce soit au sud ou au nord de la ville, en refusant de passer à Saint-Liguaire, seul tracé dont j'héritais et qui me semblait insupportable pour les populations. Si les marais poitevins doivent être protégés, il me semble que les êtres humains doivent l'être également.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le gouvernement précédent aurait très bien pu ouvrir les études au nord. Il ne l'a jamais fait officiellement. Nous avons ouvert le sud et le nord. Comme je l'ai dit, en tant que ministre de l'équipement je préfère que l'on passe au sud si c'est possible sans abîmer les marais, car il y a une logique de la route des estuaires, mais si l'on doit passer au nord, je l'accepte par avance. Et mon collègue et ami Michel Barnier a fort logiquement la position inverse. Il préfère que l'on passe au nord, mais si l'on doit passer au sud sans abîmer les marais, ou pas trop, il fera preuve d'ouverture. L'étude est en cours et cette réalisation aura lieu. Je crois que nous avons bien travaillé, et je remercie particulièrement les élus de Vendée d'avoir bien voulu comprendre et de m'avoir puissamment aidé pour cette solution qui évite toute perte de temps dans la réalisation du chantier.

En ce qui concerne l'autoroute A 87 entre Angers et la La Roche-sur-Yon, un fuseau du kilomètre a été retenu le 18 mars 1993. C'est à l'intérieur de celui-ci que se poursuivent les études d'avant-projet sommaire à proprement parler qui permettront évidemment de dégager la bande de trois cents mètres de large qui sera soumise à enquête publique le moment venu. Il reste le problème de Chanzeaux sur lequel nous travaillons beaucoup - je l'ai indiqué tout à l'heure - et que j'espère pouvoir définitivement trancher après moult rencontres dans les semaines qui viennent, après un maximum de concertation, en prenant une décision qui, comme toujours en la matière, ne pourra toutefois pas faire plaisir à tout le monde.

S'agissant du volet routier du contrat de plan, la priorité de l'Etat revient à la poursuite de l'aménagement à deux fois deux voies de la RN 160 entre La Roche-sur-Yon et Les Sables-d'Olonne, qui n'est jamais que la continuation de l'autoroute A 87, pour être très direct. Cela fait partie, selen notre langage, du noyau dur du mandat de M. le préfet de région. Dans le cadre de la négociation avec le président du conseil régional, l'Etat a la farouche volonté de favoriser la réalisation de cette route qui est pour nous une priorité d'intérêt national.

Mme le président. La parole est à M. François Guillaume.

M. François Guillaume. Monsieur le ministre, dès votre arrivée vous avez constaté que le programme national des infrastructures routières accusait un très grand retard puisque le taux de couverture du X^e Plan n'était que de 85 p. 100. Grâce au plan de relance décidé par le Premier ministre, vous avez pu relever ce taux à 97 p. 100.

Je salue cet effort car, à mes yeux, les routes sont un élément déterminant de la structuration des zones rurales, alors que le rail, et plus encore l'avion, sont les moyens de communication privilégiés des zones urbaines.

Votre décision présente aussi l'avantage de témoigner de la volonté du Gouvernement de faire passer dans les actes la vraie politique d'aménagement du territoire à laquelle il se déclare attaché. Malheureusement, la traduction régionale de la politique nationale n'est pas à la hauteur de nos espérances.

Je constate, une fois de plus, monsieur le ministre, que l'eau va toujours au même moulin. C'est ainsi que l'on assiste à une répartition inéquitable des enveloppes complémentaires que vous avez distribuées ce qui a aggravé les injustices au lieu de les corriger. J'en veux pour preuve le sort réservé à deux routes confluentes et complémentaires de la Lorraine, la RN 4 et la RN 59. La RN 4 relie Paris à Strasbourg mais la mise à deux fois deux voies de sa partie est permettrait d'ouvrir le sud de la Lorraine à l'Alsace et à l'Allemagne.

M. Adrien Zeller. Très bien !

M. François Guillaume. La RN 59, quant à elle, désenclave les Vosges et ouvre la voie sur la métropole Metz-Nancy.

Sur chacune de ces routes qui traversent quinze localités on comptabilise, à différents points de contrôle, de 9 000 à 19 000 véhicules par jour, dont 40 p. 100 de camions. Il n'est pas étonnant alors que l'absence de sécurité entraîne de nombreux accidents. En dix-huit mois, on a dénombré dix-sept morts et deux cents blessés !

Cela fait des décennies que l'on nous propose ces deux routes à deux fois deux voies. Malheureusement, le taux de couverture du X^e Plan n'est pas de 97 p. 100, monsieur le ministre, mais de 65 p. 100 alors que, dans le même département, des routes plus urbaines obtiennent un taux de 200 p. 100, bien qu'elles soient beaucoup moins dangereuses. La population est exaspérée. Cent maires se sont réunis récemment et vous ont fait transmettre une motion par la voie hiérarchique.

Monsieur le ministre, comment comptez-vous assurer le respect des dotations du X^e Plan ?

Peut-on compter sur vous pour que le XI^e Plan consacre l'urgence de la mise à deux fois deux voies de ces deux routes de telle sorte qu'elles puissent être achevées pour l'an 2000, étant entendu qu'elles doivent être réalisées avant tout autre voie et moyen de communication dans notre région ?

En effet, nous n'en sommes plus à chercher à gagner une poignée de minutes sur de longs trajets ferroviaires, mais à éviter les morts sur nos routes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Comme vous le savez, monsieur le ministre, 790 millions de francs sont inscrits dans le contrat de plan Etat-Lorraine pour les opérations en Meurthe-et-Moselle, la part de l'Etat s'élevant à 417,5 millions de francs. Fin 1993, 843 millions de francs auront été mis en place. Comme nous l'avons constaté ensemble, certaines opérations du Lunévillois ont cependant pris un retard très important et l'examen des chiffres révèle que votre sentiment d'injustice de traitement est parfaitement justifié, je m'empresse de le dire. C'est pourquoi, dans le plan de relance, sur 110 millions de francs d'autorisations de programme de l'Etat pour toute la région, 25 millions ont été consacrés au seul Lunévillois, soit une proportion considérable de 20 p. 100. Je ne dis pas que ce soit suffisant, mais c'est un geste qui manifeste la volonté de l'Etat.

Au terme du contrat de plan du plan de relance, la situation dans la région Lorraine est la suivante.

Le taux de couverture du X^e Plan est de 90 p. 100 environ pour les Vosges, de 102 p. 100 pour la Meuse et pour la Meurthe-et-Moselle, mais il n'est que de 65 p. 100 pour le Lunévillois à l'intérieur de ce dernier département, et c'est bien de cela que vous souffrez. Il m'a donc semblé juste que la proportion soit identique dans le plan de relance. Le geste est précieux par le volume en cause, même si le contenu est un peu faible, j'en conviens volontiers.

Les perspectives sur le Lunévillois dans le cadre du XI^e Plan sont très importantes, pour la RN 4 et la RN 59 dont vous signalez l'urgence des travaux d'amélioration, avec l'achèvement prévisible de la déviation de Baccarat et du créneau de Moncel-Saint-Clement, la réalisation de la déviation de Raon-l'Etape, le doublement de Lunéville-Ouest et l'engagement pour une première tranche de la voie nouvelle Thiebauménil - Saint-Georges. Nous n'en sommes encore qu'au début des négociations, mais j'espère que l'ensemble pourra atteindre environ 700 millions de francs de travaux, ce qui représenterait, vous en conviendrez, un effort considérable pour rattraper les effets de ce qui constitue bien un mauvais traitement.

Les chiffres que vous avancez, monsieur Guillaume, et dont vous vous êtes plaint sont exacts. Des efforts très importants seront donc faits pour le Lunévillois dans le plan de relance en pourcentage, mais le volume est faible, et dans le XI^e Plan. C'est une question de justice.

Mme le président. La parole est à Mme Henriette Martinez.

Mme Henriette Martinez. Monsieur le ministre, l'une des priorités de votre budget est la réalisation d'investissements dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire. Certains départements subissent de lourds handicaps géographiques et ont grand besoin de cet aménagement. C'est le cas des Hautes-Alpes, à la fois département de montagne et du haut pays au sein de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Mais il est également, et c'est sa chance, un département frontalier qui ne demande qu'à s'ouvrir sur les métropoles voisines de l'Italie du Nord par une percée alpine. Les parlementaires hauts-alpins, ainsi que les décideurs socioéconomiques, socioprofessionnels, font entendre d'une voix unanime

leur choix pour un tunnel sous le col de l'Echelle, choix qui vous sera confirmé par les conclusions du rapport que vous avez confié à M. Besson. La réunion qui vient de se tenir en préfecture des Hautes-Alpes m'inspire trois questions.

Premièrement, pouvez-vous m'assurer, monsieur le ministre, que le but du rapport Besson est la réalisation d'une percée dans les Hautes-Alpes, à l'exclusion de toute autre solution de remplacement ou d'attente qui pourrait nous être proposée ?

Deuxièmement, dans quels délais ferez-vous connaître votre décision aux habitants des Hautes-Alpes ?

Troisièmement, si votre décision allait dans le sens de nos choix, c'est-à-dire si elle était favorable à un tunnel sous le col de l'Echelle, ne pensez-vous pas que cette percée légère devrait être négociée en même temps que celle, plus lourde, du Mercantour avec nos partenaires italiens ?

Monsieur le ministre, les Hautes-Alpes ont vécu douloureusement les tergiversations sur le tracé de l'A 51 entre Sisteron et Grenoble, via Gap. Ils souhaitent aujourd'hui que les trois spécificités de leur département soient prises en compte en matière d'aménagement du territoire et que des réponses soient données par votre ministère aux questions posées sur le problème majeur du désenclavement de leur département.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Madame Martinez, il n'est pas d'autoroute qui m'ait donné plus de travail depuis mon entrée en fonction que celle dont vous me parlez, et pourtant je n'en ai poussé aucune comme celle-ci, sans jamais la remettre en cause. Elle a cependant déjà donné lieu à deux psychodrames et je compte sur tous les représentants de la région pour calmer les esprits.

J'ai indiqué dans une interview qu'il y avait, pour le contournement de Gap, trois tronçons dont la réalisation n'avait pas avancé à la même vitesse et j'ai précisé à quel stade ils en étaient. Tout a été mis en œuvre, depuis le mois de mars, pour que les travaux avancent le plus rapidement possible, à la suite notamment de vos interventions et à celles de Patrick Ollier et de Pierre Bernard-Reymond, le maire de Gap. C'était pourtant clair, mais l'on a confondu tronçons et tracés, prenant cela pour une remise en cause dont il n'est pas question ! J'ai en effet hérité du tracé arrêté par mes prédécesseurs et je l'ai confirmé.

J'avoue donc être un peu exaspéré par moments que l'on vienne me reprocher d'avoir remis les trajets en cause, de ne pas avancer alors que, je le répète, aucune autoroute n'a fait l'objet de plus de soins de ma part. L'A 51 avance donc aussi vite qu'il est possible depuis le mois de mars, et je vous remercie, madame le député, de m'avoir permis de l'affirmer une fois de plus solennellement devant la représentation nationale.

S'agissant des percées, deux tunnels sont possibles. Les contacts que j'ai eus démontrent que les Italiens ne souhaitent nullement une percée. Cela dit les deux côtés de l'Echelle étant en France, point n'est besoin d'une autorisation italienne. Il s'agit donc là d'une possibilité qui reste ouverte avec ou quasiment sans volonté italienne, si je puis dire. Il s'agit néanmoins d'un véritable problème car tout le monde n'est pas d'accord avec l'idée de cette percée.

Mon prédécesseur avait désigné, M. Louis Besson, qui a été ministre de l'équipement, pour faire un travail sur l'ensemble des percées. Compte tenu de la qualité et de l'avancement de ce travail, j'ai bien évidemment confirmé

la mission de M. Besson. Elle n'est pas facile - croyez-moi ! - mais il l'accomplit avec le maximum d'objectivité et lorsque nous aurons son rapport, nous pourrions ensemble en discuter et trancher. Des discussions avec les populations, avec les élus, mais aussi entre les ministres seront nécessaires. Mon collègue et ami Michel Barnier s'est déjà rendu à plusieurs reprises sur les lieux. Les visions, éventuellement contradictoires, des élus, des populations, des associations, voire des ministres imposent que l'on tranche dans les plus brefs délais, dès que la mission sera terminée et la négociation avec les Italiens achevée, notamment lors du sommet franco-italien qui doit avoir lieu prochainement en Italie.

Mme le président. La parole est à M. François Vannson.

M. François Vannson. Monsieur le ministre, je souhaite d'abord vous remercier de votre prise de position en faveur des aménagements de la RN 66 et de la RN 59. Vous savez quels efforts j'ai déployés avec Gérard Cherpion et le président du conseil général, le sénateur Christian Poncelet, pour que ces aménagements soient retenus en programmes prioritaires. Je puis vous assurer que vos propos sont jugés encourageants.

Ma question est relative au transport de marchandises qui constitue l'un des rouages essentiels de l'activité économique, en permettant une bonne circulation des flux. Dès lors, les modalités de son organisation affectent la gestion des entreprises. A ce sujet, certains pays européens ont développé une politique du transport de marchandises différente de celle pratiquée en France. Ainsi, un nombre important de sites industriels, voire d'unités de production, sont dotés de leur propre desserte ferroviaire, ce qui accélère l'approvisionnement et l'expédition des marchandises. Une telle conception est moins développée en France.

Ma question est donc la suivante : dans le cadre de la construction européenne, le Gouvernement entend-il mener une politique d'harmonisation ou défendra-t-il une autre position ? Cette question me paraît également essentielle pour l'avenir du transport routier.

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 voudrais tout d'abord vous remercier de vos propos relatifs à la RN 66 et à la RN 59, dossier sur lequel nous avons beaucoup travaillé ensemble.

S'agissant des transports de marchandises, la France est le premier pays d'Europe pour les dépenses d'entretien des infrastructures ferroviaires, le deuxième pour les investissements totaux dans les infrastructures ferroviaires, mais elle est évidemment beaucoup moins bien placée en ce qui concerne le transport combiné, je l'ai déjà indiqué dans plusieurs de mes réponses.

Pourtant, celui-ci est vraiment l'une des chances du rail. Or il subit de plein fouet la crise actuelle des transports et c'est celui qui recule le plus. Nous avons donc la volonté de le soutenir. Il doit en effet assurer une part non négligeable du transport pour l'avenir, notamment, comme j'ai eu l'occasion de le dire à l'un d'entre vous, par des autoroutes ferroviaires sur de très courtes distances dans des couloirs très étranglés, par exemple. Nous pourrions ainsi éviter de tomber dans le tout-routier, qui est une menace permanente et qui serait un très mauvais résultat.

Mme le président. La parole est à M. Philippe Auberger.

M. Philippe Auberger. Monsieur le ministre, je souhaite appeler quelques instants votre attention sur l'autoroute A 160, Sens-Courtenay, inscrite au schéma directeur autoroutier, qui doit relier l'autoroute A 6, dont la mise en service remonte à une trentaine d'années, et l'autoroute A 5, dont le tronçon Melun-Sens est en fonction depuis une dizaine de jours, le tronçon Sens-Troyes devant être achevé l'année prochaine. M. le Premier ministre m'a d'ailleurs indiqué qu'il était très favorable à une mise en service de cette section de l'autoroute A 160 et qu'il en mesurait tout l'intérêt pour l'aménagement du territoire.

L'enquête d'utilité publique a été effectuée en 1992. Le décret d'utilité publique a été soumis au Conseil d'Etat. La procédure administrative et juridique est donc quasiment terminée.

Mes questions sont simples, monsieur le ministre. Allez-vous proposer au prochain conseil de direction du FDES l'inscription, dès 1994, des crédits pour le lancement de cette autoroute ?

Quand celle-ci pourra-t-elle être effectivement achevée ?

Mme le président. Je vous remercie, monsieur le député, de cette concision exemplaire.

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le rapporteur général, le projet de décret relatif à la section de l'autoroute A 160 que vous évoquez a été examiné par le Conseil d'Etat il y a quelques semaines. Le décret d'utilité publique devrait donc être publié dans le courant du mois de novembre.

En ce qui concerne la programmation de cette opération, j'ai proposé, conformément à vos souhaits, que son lancement soit inscrit au programme 1994 du FDES. Dans l'hypothèse où l'enveloppe du FDES attendrait 13 milliards de francs, tout me laisse penser qu'il n'y aurait pas de difficulté. Dans l'hypothèse contraire, qui me paraît à chaque heure s'éloigner, l'inscription serait reportée à 1995. Je souhaite pour vous et pour nous tous que ce soit 1994.

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

M. Jean-Luc Reitzer. Monsieur le ministre, en tant que député du sud de l'Alsace, je veux appeler votre attention sur deux dossiers qui concernent à la fois l'aménagement de notre territoire et le contexte européen.

Le premier, qui intéresse également mon collègue Vaninon, est celui de la RN 66. Cette nationale, classée grande liaison d'aménagement du territoire et itinéraire européen, supporte un trafic de plus de 20 000 véhicules par jour avec toutes les conséquences que vous pouvez imaginer au point de vue de la sécurité et des nuisances.

L'avant-projet sommaire d'itinéraire vient d'être achevé et la concertation peut donc s'engager avec les élus locaux.

En 1992, j'avais demandé et obtenu de votre prédécesseur le lancement d'une étude sur la complémentarité rail-route. Où en est cette étude ? Pouvez-vous me confirmer que la modernisation de la RN 66 figure bien parmi les priorités de l'Etat dans le cadre du XI^e Plan ?

Le second dossier que je souhaite évoquer est celui des TGV. Je tiens d'abord à vous remercier, ainsi que le Gouvernement, d'avoir décidé, le 23 septembre dernier, de prolonger le TGV-Est jusqu'à Strasbourg, revenant ainsi sur la décision inqualifiable prise par le gouvernement socialiste d'arrêter la ligne à Baudrecourt.

Mais qu'en est-il du TGV Rhin-Rhône ? En 1992, le ministre de l'époque avait décidé le lancement des études, financées par les régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté. Le débat préalable vient de s'achever, le cahier des charges est constitué pour les études préliminaires. Quelles sont les intentions du Gouvernement au regard de ce projet important, pour l'Alsace, certes, mais également pour tout le Sud de l'Allemagne, pour la Suisse et pour la Franche-Comté ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le député, la RN 66 est effectivement une priorité nationale et figure à ce titre dans le « noyau dur » du mandat donné au préfet de région. Je ne doute pas que ce soit également une priorité pour le conseil régional. Reste à déterminer, dans le cadre de la négociation, à quelle hauteur il entend contribuer à son financement.

En ce qui concerne l'étude rail-route, j'ai relancé le Conseil national des transports que mon prédécesseur avait chargé de cette étude et qui poursuit un travail important sur l'intermodalité. « Plurimodalité », « intermodalité », on me reproche souvent d'utiliser ces mots quand je n'ai rien à dire, mais la matière n'est pas simple. Dès que le Conseil national des transports m'aura remis ses conclusions, elles seront rendues publiques.

S'agissant du TGV-Est, je vous remercie d'avoir compris l'effort que nous avons consenti. Le Premier ministre a pris une décision courageuse en acceptant de lancer deux TGV en même temps, ce qui ne va pas sans problèmes, notamment sur le plan financier. Ces équipements n'en sont pas moins indispensables pour l'aménagement du territoire et pour l'avenir du rail.

Quant au TGV Rhin-Rhône, la convention signée le 7 mai 1993 a mis un terme au grand débat et permis d'engager les études préliminaires. Ce projet est soutenu par une forte volonté des collectivités locales. Permettez-moi de m'en réjouir.

Sur l'ensemble du réseau national, il y aura des choix à faire à l'avenir. Les décisions sur le phasage seront prises en temps utile, qu'il s'agisse - je cite dans le désordre - des liaisons Montpellier-Le Perthus, Lyon-Turin, du TGV Rhin-Rhône ou du TGV-Atlantique. La réalisation des deux TGV qui étaient prêts étant maintenant acquise, la route est dégagée pour les étapes suivantes et les meilleurs espoirs sont permis.

Mme le président. La parole est à M. Jacques Pélissard.

M. Jacques Pélissard. Monsieur le ministre, s'agissant toujours du TGV Rhin-Rhône, votre prédécesseur a prescrit une étude sur la section reliant l'agglomération mulhousienne à l'agglomération dijonnaise. On s'achemine, si on se cantonne à cette perspective, vers un simple Belfort-Paris, via Dijon.

Je pense au contraire que la réalisation d'un vrai TGV Rhin-Rhône, ouvert en direction de l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud, branche italienne et branche espagnole, implique une vision d'ensemble de toute l'architecture du tracé, intégrant les nécessaires interconnexions avec les lignes ferroviaires de rabattement existantes - je pense à la ligne Lyon-Strasbourg, en cours d'électrification - et les intermodalités possibles, notamment en direction de l'aéroport de Satolas.

Je souhaite, avec l'ensemble des parlementaires du Jura et le président du conseil général, que, dès maintenant, une étude globale soit engagée, au-delà de la première phase Dijon-Mulhouse.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le député, l'étude engagée ne porte pas sur un tracé préétabli et limité; elle concerne l'insertion du TGV Rhin-Rhône dans le maillage des lignes ferroviaires rapides nationales et européennes; elle répond donc exactement à votre souhait. C'est dès maintenant et dans les mois qui viennent qu'il nous faudra essayer tous ensemble, dans le cadre de cette étude, de déterminer le meilleur tracé possible.

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

M. Yves Deniaud. Monsieur le ministre, il a été annoncé que les programmes d'équipement routier des prochains contrats de plan seraient établis selon une logique complètement différente de celle qui inspirait le précédent gouvernement, lequel envisageait de reconduire purement et simplement les enveloppes régionales du plan antérieur.

Dans une perspective d'aménagement du territoire, vous avez choisi d'établir un classement des régions selon leurs besoins. La Basse-Normandie, qui souffre de gros retards, a ainsi été classée en quatrième position. Pouvez-vous me confirmer ce choix volontariste de l'aménagement, si nécessaire pour une région comme la mienne, même si elle bénéficie, hors contrat de plan, de la route des estuaires? Pouvez-vous également m'indiquer le montant exact des crédits que l'Etat envisage d'affecter à ce programme hors contrat.

Malgré les propos rassurants que vous avez tenus ce matin, j'avoue éprouver quelques inquiétudes, car un écart me semble inévitable entre les fortes ambitions inscrites dans les contrats de plan et la réalité des crédits qui leur seront consacrés.

Par ailleurs, vous nous avez annoncé ce matin une très bonne nouvelle: l'augmentation spectaculaire des investissements autoroutiers autorisés en 1994. J'imagine qu'ils seront destinés aux sections autoroutières dont la déclaration d'utilité publique est déjà acquise, comme celle de l'A 28 Alençon - Le Mans - Tours, alors que, jusqu'à présent, on ne prévoyait de financer que le tronçon Le Mans - Tours, et en 1995 seulement.

Enfin, pour leur donner plus de solidité et d'efficacité par le renforcement de leurs structures et de leurs fonds propres et par des économies d'échelle, envisagez-vous des regroupements dans les sociétés autoroutières?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le député, la route des estuaires est une priorité nationale. Je souhaiterais qu'en vous appuyant à la fois sur le contrat de plan, qui est en cours de négociation, et sur l'accélération de la réalisation des trois grands axes, dont la route des estuaires, décidée par le Premier ministre, nous puissions achever le financement de la section Caen-Rennes entre 1994 et 1998.

Bien évidemment, cela dépend de la volonté des régions d'accompagner l'effort consenti par l'Etat à l'intérieur du contrat de plan, mais aussi dans le cadre de l'accélération. J'ai toujours la crainte que les régions ne voient dans la décision prise la possibilité de se désengager du financement de ces trois grands axes, ce qui en retarderait d'autant la réalisation. Je ne vise pas du tout votre région, mais je souhaite que tout soit mis en œuvre - et rien ne me permet d'en douter - pour que nous puissions achever Caen-Rennes sur la période 1994-1998.

En ce qui concerne la liaison Alençon-Le Mans-Tours, tout se jouera dans la négociation au sein du FDES. Le rythme des investissements pour les années à venir sera fonction du montant des emprunts autorisés.

Mme le président. La parole est à M. Yves Deniaud, pour poser une seconde question.

M. Yves Deniaud. Votre budget, monsieur le ministre, prévoit 36,7 milliards de francs de subventions à la SNCF. Néanmoins, cette dernière fait régulièrement état de nouvelles lignes déficitaires et sollicite l'intervention des collectivités locales bien au-delà du cadre des TER. Dans ma région, après les lignes Paris-Granville et Caen-Rennes pour lesquelles des solutions sont en cours - financées régionalement pour le moment, mais j'espère que l'Etat s'y associera -, c'est maintenant la ligne Caen-Tours qui affiche soudainement un déficit de 45 millions, comme par hasard au moment où l'on commence à parler de sa modernisation. Avant de mettre la main au portefeuille, les collectivités sollicitées réclament légitimement une clarification des comptes entre les contributions de l'Etat, des régions et de la SNCF elle-même. Elles estiment aussi que la SNCF a besoin de remettre sérieusement en question sa politique vis-à-vis des lignes traditionnelles, évidemment moins prestigieuses que le réseau TGV.

La dégradation du service commercial et de la qualité des matériels, celle du contrôle, qui provoque directement des pertes substantielles de recettes, entraînent à l'évidence une désaffection de la clientèle. Les collectivités locales sont prêtes à faire des efforts, l'Etat également, et il le prouve aujourd'hui dans le budget. La SNCF doit accomplir, elle aussi, des efforts, bien au-delà du simple assainissement financier. Elle doit remettre en cause sa lourdeur administrative et hiérarchique, sa stratégie de rétrécissement permanent du réseau et - je m'excuse de le dire, mais c'est la vérité - sa culture d'entreprise archaïque.

J'aimerais connaître l'état de votre réflexion à ce sujet et surtout les décisions que vous comptez prendre pour rénover cette grande entreprise nationale car, sans un renforcement de sa présence et de son rôle, il n'y aura pas d'aménagement du territoire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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 me suis exprimé à plusieurs reprises sur le problème général de la SNCF, qui n'est pas, il est vrai, uniquement financier. Mais nous sommes là au cœur des contradictions. La SNCF veut faire une grande réforme, qui permettra de mieux responsabiliser ses agents à tous les échelons, mais dès qu'elle prévoit la moindre transformation dans quelque ville ou région que ce soit, elle provoque un tollé. On accuse la SNCF d'être archaïque, mais on la montre du doigt au plus petit changement.

C'est une des difficultés que nous avons à gérer ensemble, une difficulté traditionnelle dans un pays qui préfère les révolutions aux évolutions, mais plus marquée encore en ce qui concerne la SNCF. Chacun d'entre nous réagit d'autant plus vivement lorsqu'il est concerné, qu'il existe entre le rail et les Français un rapport affectif et parfois même passionnel. On l'a vu, au printemps, dans le phénomène de rejet que le système Socrate a provoqué, lorsque la SNCF est apparue plus comme une entreprise publique que comme un service public, et la nuance est importante.

Il faut donc trouver les moyens d'une évolution lente, progressive, acceptable par tous, qui permette à la SNCF de mieux responsabiliser ses agents à tous les niveaux. C'est en tout cas sa volonté. Pour cela, il faut certainement engager un très grand dialogue à l'intérieur de l'entreprise. En matière de dialogue au sein des entreprises publiques, je crois d'ailleurs avoir parfaitement compris le message récent qui m'a été délivré.

En ce qui concerne les lignes régionales, il est exact que quelque chose ne va pas. Cela me rappelle les échanges entre les élus départementaux et les DDE sur la transparence des comptes. Il faut que la SNCF améliore la transparence de ses comptes. Non pas qu'elle essaye de dissimuler quoi que ce soit, mais parce qu'il est très difficile, même pour elle, de chiffrer très précisément, à l'intérieur des grandes masses comptables, les pertes de telle ou telle ligne. Nous lui avons demandé de simplifier sa comptabilité, de telle sorte que les élus locaux puissent apprécier clairement les déficits, qui seront peut-être encore supérieurs à ce qu'elle indique, mais dont le chiffrage sera indiscutable pour tous.

Reste à instaurer le dialogue avec les élus locaux, pour assurer la meilleure réponse possible aux besoins des populations qu'ils représentent. C'est tout le sens de la mission que j'ai confiée au président Haenel, à la suite de l'excellente étude qu'il a déjà réalisée, étude un peu négative, mais qui n'avait pas pour objet de faire plaisir : les sénateurs avaient bien prévenu qu'ils s'en tiendraient aux aspects négatifs. Ce manque de précautions a parfois été mal vécu par les agents de la SNCF, mais c'était la règle du jeu. M. Haenel a maintenant entrepris de dialoguer avec l'ensemble des présidents de conseils régionaux et avec la SNCF, en vue de me soumettre un rapport sur la meilleure façon de régionaliser, comme j'en ai la volonté, les 4 milliards de francs que l'Etat verse à la SNCF pour compenser une part du déficit des lignes régionales.

Je souhaiterais enfin que les contrats de plan Etat-régions, le contrat entre l'Etat et la SNCF - qui dure également cinq ans mais est décalé dans le temps - et le contrat entre la SNCF et les régions soient signés en même temps et aient la même durée à l'avenir pour assurer une synergie. J'espère que nous y parviendrons, non pas pour le XI^e Plan - c'est évidemment impossible pour le 1^{er} janvier - mais pour le XII^e Plan.

Mme le président. Après la question de M. Jean-Louis Debré, je donnerai la parole à M. Poniatowski. Mais j'indique à ce dernier que l'inobservation des périodes d'alternance entre les groupes nuit au bon déroulement de nos débats. Les députés présents espèrent légitimement être en mesure de prévoir à quel moment ils interviendront, ce qui n'est pas possible lorsque de nombreux auteurs de questions ne sont pas là ou arrivent en retard.

Je tenais, monsieur Poniatowski, à exprimer ce regret.

La parole est à M. Jean-Louis Debré.

M. Jean-Louis Debré. Monsieur le ministre, je veux vous interroger sur deux investissements importants pour l'aménagement du territoire en Normandie.

Il s'agit d'abord de la liaison Rouen-Dreux, et notamment de la mise à deux fois deux voies de la nationale 154 entre Evreux et Nonancourt, investissement essentiel pour le développement économique du sud de l'Eure et de toute la région normande. Il n'y aura pas de politique d'aménagement du territoire dans cette région si cette opération n'est pas réalisée dès le prochain contrat de plan.

Deuxièmement, il est essentiel que l'électrification de la ligne Paris-Granville soit effectuée le plus rapidement possible. De nombreux habitants de notre région l'empruntent chaque jour pour aller travailler à Paris. Or elle ne fonctionne pas bien. Lorsque les trains ont du retard, ce qui est fréquent, on ne renseigne même pas les voyageurs. La SNCF nous explique à longueur de temps que la solution viendra de l'électrification.

Voilà deux investissements essentiels pour la Normandie, dont la réalisation nous montrera la volonté du Gouvernement de conduire une véritable politique d'aménagement du territoire.

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 de la RN 154, nous avons pris en compte le souci que vous avez déjà exprimé. Cette réalisation sera une priorité de l'Etat, notamment en ce qui concerne la première section, Evreux-Nonancourt, qui fait partie du mandat du préfet. Comme cela fait partie du noyau dur des négociations, nous pouvons espérer rencontrer automatiquement la volonté régionale. Reste maintenant à déterminer la hauteur de l'effort financier.

Quant à l'électrification de la ligne Paris-Granville, elle suppose évidemment une volonté des deux régions traversées, l'Île-de-France et la Basse-Normandie, puisque l'électrification est effectuée dans le cadre des contrats de plan Etat-régions. L'Etat, pour sa part, ne s'opposera pas en cas de demande des régions concernées à l'inscription au titre du rail de ces travaux d'électrification qui vous sont chers.

Mme le président. Au titre de groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre, la parole est à M. Ladislas Poniatowski.

M. Ladislas Poniatowski. Monsieur le ministre, je souhaiterais attirer votre attention sur le problème de la fraude à la RATP et à la SNCF. Le montant des pertes dues à la fraude a été estimé à près d'un milliard de francs sur l'ensemble du territoire par la SNCF et à environ 350 millions de francs par la RATP.

Les techniques sont multiples. Elles vont du passage frauduleux d'un portillon en sautant par-dessus - mais il faut être encore jeune - à la falsification des tickets et des cartes oranges, en passant, bien sûr, par le voyage sans billet en faisant le pari d'échapper à un contrôle. Et que dire des « shootés » de la fraude, de ceux qui voient là un jeu !

La SNCF, qui estime que depuis cinq ou six ans le montant de la fraude représente environ 12 p. 100 de son activité, a fait passer le nombre des contrôleurs de 400 à 750. Quant à la RATP, qui chiffre le montant de la fraude, notamment dans le RER, à près de 9 p. 100, elle a opté pour une autre méthode, celle de l'intéressement aux résultats des contrôleurs. Ils ont des primes lorsqu'ils interpellent des fraudeurs. Dans tous les cas de figure, la même règle se dégage : plus il y a de contrôles et moins il y a de fraudes.

Certes, contrôler coûte cher. A titre d'exemple, les recettes directes de la RATP sont d'environ 7 milliards de francs et ses pertes dues à la fraude atteignent pratiquement 350 millions de francs, mais ses dépenses pour lutter contre la fraude sont de l'ordre de 200 millions de francs.

Alors, monsieur le ministre, et plus qu'une question voyez là plutôt un souhait, ne pourrait-on engager une réflexion sur la constatation suivante : le coût de la fraude à la SNCF, soit 1,350 milliard de francs, équivaut au

montant des salaires de près de 170 000 smicards. Je ne propose pas pour autant d'embaucher demain à la SNCF ou à la RATP 170 000 personnes qui seraient rémunérées à hauteur du SMIC. Mais au moins pourrait-on engager une réflexion sur un accroissement des contrôles qui aurait le mérite de lutter contre la fraude, de créer probablement des emplois, et d'améliorer certainement la sécurité, pas simplement en région parisienne mais partout en France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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 posez un problème, presque angoissant pour la RATP, notamment dans le RER, et pour la SNCF, surtout en région parisienne.

Nous ne savons pas chiffrer le montant exact de la fraude : vraisemblablement, 300 ou 400 millions, à la RATP ; mais on ne peut pas citer de chiffre pour la SNCF. En tout cas, la situation est très sérieuse d'autant que se développe en Ile-de-France une fraude d'envergure à la carte orange et que de nombreux autres systèmes de fraude existent ailleurs sur le territoire. Le problème est difficile et il faut commencer par ne pas l'associer à celui de la sécurité. Ces deux problèmes n'ont en effet rien en commun et l'on s'aperçoit que, lorsqu'on les mélange, on obtient de mauvais résultats sur les deux terrains.

Des efforts sont nécessaires, financiers, matériels mais aussi humains. Le service public doit être humain et toute modernisation technique doit être accompagnée de présence humaine. Telle est la volonté de la RATP et de la SNCF. Telle est aussi la mienne. Nous y veillerons. Je m'en suis très longuement et à plusieurs reprises entretenu avec les présidents de ces deux grandes entreprises nationales : nous sommes sur la même ligne de développement de la présence humaine dans les banlieues, et les quartiers difficiles, certes, mais également partout ailleurs.

Cela dit, il me semble évident que nous ne pouvons pas laisser ce problème à la seule charge des entreprises publiques. C'est, en effet, un problème de société, un problème civique, d'éducation civique au sens large.

Enfin, et nous en sommes tous conscients, la crise économique et les drames sociaux que nous côtoyons tous les jours en tant qu'élus locaux, nous excusent ce phénomène, l'explique largement. C'est donc bien en essayant de relancer la machine, d'arrêter la progression du chômage que nous répondrons également, au-delà des problèmes internes de l'entreprise, ou des problèmes de police, à ce qui devient un drame national.

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

La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier. Monsieur le ministre, je veux vous dire ici toute l'inquiétude que me cause la grande misère du transport fluvial en France.

C'est une évidence, le transport fluvial de marchandises est le parent pauvre : 4 p. 100 du transport de marchandises en France contre 20 p. 100 en Allemagne, et encore beaucoup plus aux Pays-Bas.

C'est une évidence, du moins je l'espère : on ne peut plus tout miser sur la route et l'autotote. Chacun connaît les avantages du transport routier, notamment sa flexibilité, mais chacun connaît aussi ses inconvénients : encombrement, consommation d'énergie, pollution.

Autre évidence, enfin, nous sommes dans une situation ubuesque : où des tronçons de réseau à grand gabarit ne sont pas reliés entre eux sur le territoire national, et ne sont pas non plus connectés au réseau européen.

Monsieur le ministre, face à ces évidences, qui déclinent ce que j'appelle la grande misère du transport fluvial en France, j'ai à la fois des motifs d'inquiétude et des motifs d'apaisement. Motifs d'inquiétude lorsque je constate la faiblesse dramatiquement chronique du budget de Voies navigables en France. Le budget d'investissement en particulier serait douze fois inférieur à celui de l'Allemagne ! Motifs d'apaisement, en revanche, lorsque je lis vos déclarations au Sénat lors du récent débat sur les transports, ou lorsque je vous entends plaider avec chaleur pour la construction rapide de la liaison Seine-Nord.

Monsieur le ministre, entre l'inquiétude et l'apaisement, voire l'espérance, que dois-je choisir ?

Ma dernière question est relative à la liaison Seine-Nord. Deux liaisons sont possibles : l'une par le canal du Nord, l'autre par le canal de Saint-Quentin. Personnellement, je suis *a priori* et intuitivement pour la liaison par le canal du Nord. Comment, en pratique, allez-vous arbitrer entre les deux tracés ? Ferez-vous appel à une commission de sages ? Après quel type d'études ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le député, sans vouloir vous engager à choisir entre le chemin de l'inquiétude et celui de l'espérance, j'espère tout de même vous entraîner sur le second !

Je ne discuterai pas sur le fait que le budget de Voies navigables dans notre pays est chroniquement faible. C'est vrai ! Des efforts ont été faits. Vous savez que le budget de VNF, du fait de ces entrées directes, sera en hausse cette année : il passe de 715 à 730 millions. Certes, l'augmentation est trop modeste pour que j'y insiste. Mais, puisque vous cherchez un chemin d'espérance, reconnaissez que c'est tout de même mieux qu'une baisse !

S'agissant du canal Seine-Nord, tout le monde veut me faire avouer que les critères que j'ai mis au point ont déjà déterminé son tracé. Mais non ! J'ai bien indiqué quels étaient les critères et j'ai souhaité qu'ils puissent être acceptés par tous. Cela me semble plus constructif que de se battre pour faire passer sa préférence entre Seine-Nord, Seine-Est ou Rhin-Rhône. Ensuite il conviendra de les appliquer pour déterminer ensemble quel canal leur correspond. Telle est à mon sens, la bonne démarche si l'on veut éviter des guerres inutiles entre ceux qui, après avoir permis la réalisation d'un canal, devraient s'unir pour se battre afin de construire l'ensemble des canaux indispensables. Rien n'est plus souhaitable que d'apporter cette preuve par l'exemple.

Enfin, si un jour se posent des problèmes de tracés de canaux, je saurai prendre mes responsabilités. A cet égard, j'ai déjà démontré, quitte à ce qu'on me le reproche après, que lorsqu'il faut être en première ligne et prendre ses responsabilités je ne suis pas homme à m'abriter derrière qui que ce soit, fût-ce des présidents d'entreprises nationales.

Mme le président. La parole est à M. Jacques Boyon.

M. Jacques Boyon. Monsieur le ministre, c'est encore de TGV que je vais vous parler et plus particulièrement de la desserte de mon département, l'Ain.

Vous savez avec quelle force je me suis toujours battu et je me battrais encore pour la ligne nouvelle qui est inscrite au schéma directeur des liaisons à grande vitesse, la

ligne Mâcon-Bourg-en-Bresse-Genève. J'estime en effet qu'il est essentiel pour la France de bien raccorder Genève, capitale internationale francophone, et toute la Suisse francophone à Paris. Je sais aussi très bien que la desserte du département de l'Ain est très dépendante de celle de Genève puisque les seules rames de TGV qui s'arrêtent dans l'Ain sont celles qui viennent de Genève et, pour un temps encore, d'Annecy.

Il y a sur le plan français trois parties au dossier : le département de l'Ain, la région et l'Etat.

Nous avons toujours espéré, nous, élus de l'Ain, qu'avec l'appui de l'une des deux autres, nous pourrions emporter le morceau. Aujourd'hui les choses sont claires : la région a confirmé son hostilité à ce projet, et nous savons tous, monsieur le ministre, que vous y êtes personnellement opposé.

Soyons réalistes, nous ne pouvons gagner contre tous. C'est la raison pour laquelle, nous nous tournons vers une solution de rechange, au moins provisoirement en attendant que les choses évoluent. Il s'agit du projet de la SNCF d'électrifier une petite ligne ancienne qui passe par Bourg-en-Bresse, La Cluse, Bellegarde et qui dessert Genève, ce qui permettrait déjà de gagner un temps appréciable pour rejoindre cette ville.

Monsieur le ministre, avez-vous l'intention d'encourager la SNCF à activer les études et la réalisation de l'électrification de cette ligne ?

Ma deuxième question est liée à la première et concerne le TGV Rhin-Rhône. Deux tracés sont inscrits au schéma directeur, un tracé direct par la vallée de la Saône et un tracé en pointillé s'écartant vers l'est et qui serait une liaison assez directe entre Lyon et Strasbourg à travers le département de l'Ain. Cette variante a été conçue parce que, dans leur sagesse, ceux qui ont élaboré le schéma se sont rendu compte que le sillon de la Saône était déjà saturé et qu'il le serait plus encore à l'avenir.

Monsieur le ministre avez-vous l'intention, et il le faut, de pousser les études de cette variante entre Lyon et Strasbourg ? Je le répète, elle intéresse directement mon département et nous avons rêvé d'une gare d'interconnexion entre le TGV Rhin-Rhône et le Paris-Genève aux environs de Bourg-en-Bresse.

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 répondrai tout de suite à votre deuxième question : au stade où en sont les choses, nous sommes effectivement très ouverts pour étudier toutes les variantes possibles.

En ce qui concerne votre première et longue question sur les liaisons ferroviaires rapides, ma conviction - c'était du reste celle de mes prédécesseurs et je crains, compte tenu de la passion avec laquelle vous défendez encore ce dossier, que ce ne soit celle de mes successeurs - est que l'intérêt du pays est d'avoir une liaison Lyon-Turin-Milan et que le choix italien est maintenant fait. Cela, évidemment, fait tomber en partie l'idée que M. Jean-Philippe Maitre, conseiller d'Etat de Genève, ou M. Ogi, président de la Confédération en même temps que ministre des transports, ont toujours eu d'une liaison Genève-Lausanne-Milan qui reste tout de même très largement dans les cartons.

Compte tenu de l'ensemble des priorités françaises, je ne crois pas que l'on puisse faire à la fois le Lyon-Turin et le Mâcon-Bourg-Genève, sauf avec un financement à 100 p. 100 helvétique, encore que les deux projets soient

largement concurrents. Il convient donc comme vous essayez de le faire - et je vous en remercie - de cesser de s'opposer.

Pour autant, il n'est pas question, bien entendu que l'Ain se trouve au XXI^e siècle à l'écart des liaisons ferroviaires rapides. J'ai en tête un schéma qui me paraît négociable au sein de la région Rhône-Alpes, avec la République et canton de Genève et avec Berne. A côté de Lyon-Turin, il y aurait, si la Suisse en était d'accord, l'ouverture de Genève en direction de Chambéry afin de favoriser les liaisons avec l'Italie, le sud de la France et l'Espagne. Une telle solution serait d'intérêt général, Genève aussi s'y retrouverait. L'électrification de la ligne Bourg-Bellegarde-Genève, d'un coût d'un milliard de francs, serait engagée et la montée directe sur Paris - qui a toujours été une forte volonté du Conseil d'Etat de la République et canton de Genève - ainsi que la desserte de l'Ain seraient assurées. Nous verrons bien dans dix ou quinze ans où en seront les choses.

Travaillons à trouver une solution qui unisse l'Ain, la République et canton de Genève, Berne et la région Rhône-Alpes en liaison avec la SNCF et l'Etat français. J'ai rencontré le président Ogi à Berne et à plusieurs reprises Jean-Philippe Maitre à Genève, et j'essaie d'aller dans ce sens. Lors de sa visite officielle à Paris, le président Ogi a retrouvé le même discours dans la bouche du Président de la République et du Premier ministre.

Je souhaite qu'avec le département de l'Ain et vous-même, monsieur le député, nous trouvions cette complémentarité qui permettrait de servir les intérêts de la région Rhône-Alpes et ceux du pays tout en ouvrant la Suisse vers nous ; nous en avons besoin y compris pour rentabiliser la percée en direction de Turin.

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

M. Patrice Martin-Lalande. A la suite de ma question orale du 23 avril dernier, vous avez bien voulu, monsieur le ministre, relancer la procédure d'élaboration du dossier de l'autoroute A 85 Vierzon-Tours qui était en rade depuis un an et demi. C'est là un premier pas positif, mais il doit être suivi d'autres assez rapidement. En effet, lorsqu'en 1987 le conseil régional a émis un avis sur le schéma routier national, le représentant de l'Etat, préfet de région, indiqua clairement que la route nationale 76, qui fait le même trajet entre Vierzon et Tours, ne pouvait pas être financée avant une échéance lointaine et que le choix de l'autoroute A 85 était donc la solution qui, pour reprendre les propos du préfet, « avant dix ans, permettrait la réalisation de l'autoroute A 85 ». Depuis lors, nous avons naturellement annulé tous les travaux d'amélioration qui étaient envisagés sur la route nationale 76 et nous nous trouvons assis entre deux chaises.

Une telle situation ne peut pas durer. Elle pénalise en effet gravement le développement économique de l'agglomération de Romorantin et de la vallée du Cher. Elle perturbe la vie des habitants de communes traversées par la RN 76, d'autant que le trafic est composé à 25 p. 100 de poids lourds. Enfin, elle prive l'axe Suisse-océan Atlantique d'un maillon essentiel.

Mes questions concernent donc, monsieur le ministre, le calendrier de réalisation de cette autoroute sur deux points. Grâce à votre initiative, l'enquête d'utilité publique sera achevée en janvier prochain. A quelle date interviendront, d'ici à 1997, les étapes ultérieures - déclaration d'utilité publique, désignation du concessionnaire, inscription au programme et lancement des travaux ? Pour que l'engagement de l'Etat revête la forme la plus explicite, le Gouvernement peut-il faire inscrire ce calen-

drier dans le chapitre routier du contrat de plan en cours de négociation entre l'Etat et le conseil régional? J'ai posé cette même question au préfet de région, M. Blanc, et au président du conseil régional, Maurice Dousset, ils m'ont l'un et l'autre déclaré qu'ils étaient d'accord pour le faire, dans la mesure où il existe une logique entre cette inscription et le contrat de plan. En effet, sans perspective raisonnable de calendrier pour l'autoroute A 85, il n'est pas possible de laisser passer encore un contrat de plan sans prévoir de travaux sur la RN 76. Sinon, nous perdriions sur les deux tableaux.

Vous me permettez de dire, monsieur le ministre, que l'absence d'engagement précis de l'Etat serait un véritable piège à conducteurs - passez-moi l'expression - car nous serions alors privés à la fois de rénovation de la RN 76 et d'autoroute.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le député, à la suite de vos démarches et de votre intervention, ici même, le 23 avril dernier, je m'étais engagé à accélérer au maximum la réalisation de la liaison Tours-Vierzon. Ainsi que vous l'avez rappelé, l'enquête publique doit se terminer le 14 janvier prochain. Cela devrait permettre d'obtenir la déclaration d'utilité publique avant mai 1995. Notez que, pour une raison qui ne vous échappera pas, la date a une certaine importance.

Je mettrai donc tout en œuvre pour que le dossier que j'aurai suivi, si j'ai le bonheur d'être toujours à ce poste à la fin du mandat normal de ce gouvernement, débouche sur cette déclaration d'utilité publique.

Par la suite, probablement en 1996 et avec quelqu'un d'autre, interviendra l'inscription au FDES dans une période qui sera encore assez bonne, puisque ce n'est qu'après qu'il faudra financer la réalisation de plusieurs autoroutes. Cela ne devrait donc pas, compte tenu du coût de ce tronçon, poser de problème.

Je ne peux évidemment pas vous donner de garantie quant à la prise en compte par le FDES en 1996, vous le comprendrez volontiers, mais je peux vous indiquer que la procédure a été accélérée au maximum, que tout a été mis en œuvre pour que la déclaration d'utilité publique intervienne avant mai 1995. Ensuite, il restera l'inscription au FDES, qui ne devrait pas être difficile en 1996, surtout si nous partons sur des bases qui ne sont plus de 10 milliards de francs par an.

Mme le président. La parole est à M. Christian Demuynck.

M. Christian Demuynck. Monsieur le ministre, vous avez décidé d'engager un programme ambitieux de construction d'autoroutes, et l'on ne peut que vous en féliciter. En province, où le défaut de voies de communication se fait quelquefois cruellement ressentir, il est en effet essentiel de garantir l'avenir de toutes les régions en prévoyant la réalisation d'axes autoroutiers, ce qui est d'ailleurs un facteur de sauvegarde de l'emploi.

Cependant, s'il est des régions qui attendent avec impatience l'ouverture ou la mise en chantier d'autoroutes, parce qu'elles apporteront un souffle nouveau à leur développement, l'annonce de certains projets en zone urbaine a suscité de fortes oppositions. Il en est ainsi du projet d'autoroute A 103, en Seine-Saint-Denis, qui doit traverser les villes de Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Gournay-sur-Marne et Noisy-le-Grand.

A la suite de mon intervention du 27 mai dernier et de notre rencontre du 8 juillet, vous avez bien voulu, monsieur le ministre, vous interroger sur l'opportunité de

réaliser la A 103. Si je suis opposé à la construction de cette autoroute, c'est que, d'une part, l'utilité de ce projet n'a pas été démontrée et que, d'autre part, elle devrait traverser des zones récemment et fortement urbanisées. Les représentants d'associations que vous avez rencontrés, les riverains ainsi que les élus sont également opposés à la réalisation de cette autoroute.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous communiquer les conclusions des études récentes que vous avez demandées concernant l'utilité réelle de ce projet, vieux de quarante ans? Si l'étude venait à en démontrer l'utilité, pourriez-vous en présenter ses conclusions à tous les représentants de ma circonscription afin que nous en débattions dans l'esprit de large concertation que vous voulez promouvoir?

Monsieur le ministre, j'ai entendu certains de mes collègues réclamer des autoroutes, des voies rapides et considérer que les travaux n'allaient pas assez vite. Si cela peut vous arranger, je suis tout à fait prêt, vous l'avez compris, à abandonner ce projet au profit d'une autre région. (Sourires.)

M. Patrice Martin-Lalande. Nous sommes preneurs!

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le député, que j'aimerais vous faire plaisir! Malheureusement, je dois vous répondre que la A 103 paraît indispensable à l'Etat.

Vous savez néanmoins que cette autoroute, dont le coût est élevé, ne pourra être construite que grâce au système de la concession. Or l'ampleur des travaux à réaliser provoquera une longue attente. J'allais dire que c'est une chance pour vous compte tenu de votre position car cela permettra que soit mené un dialogue approfondi sur l'utilité de l'autoroute. En effet, il est tout à fait normal que l'on en débattre. L'Etat est assez grand pour décider *in fine* sans craindre la discussion ni sur l'utilité ni sur le projet lui-même. Si cette utilité était, comme je le crois, confirmée par l'Etat, après les débats nécessaires, nous aurions tout le temps pour peaufiner au maximum le projet avant sa réalisation.

Je sais que ma réponse vous peine sur le principe, mais elle doit au moins vous agréer en partie.

Mme le président. La parole est à M. Edouard Leveau.

M. Edouard Leveau. Monsieur le ministre, avec mes collègues de la majorité, je suis bien conscient des problèmes que vous avez pu rencontrer dans la préparation de votre budget, compte tenu de la situation laissée par vos prédécesseurs et du contexte de limitation des dépenses publiques.

Armateur, je veux évoquer, à l'occasion de la discussion de ce budget, la situation des ports français et la compétition à laquelle ils se livrent. En effet, la recherche de trafics nouveaux les conduit à s'engager dans une véritable bataille tarifaire, laquelle est particulièrement dangereuse car, la plupart du temps, cela les conduit à réaliser des opérations largement déficitaires.

Ainsi les plus grands de nos ports réussissent, grâce à la pratique de tarifs bas, à prendre des trafics à des portsmoins importants qui agissent de la même manière afin de ravir des marchés à des ports concurrents encore plus petits.

Une telle pratique est fort dommageable puisque, du plus grand au plus petit de nos ports de commerce, les opérations ainsi menées sont déficitaires. Il convient donc d'y mettre fin et de privilégier la concurrence avec les ports étrangers car c'est à eux qu'il faut reprendre des

parts de marché, et non aux ports français voisins. Compte tenu des possibilités limitées d'intervention que laisse votre budget pour l'entretien des ports et des profondeurs, il est indispensable que des directives allant dans ce sens soient prises. J'espère que vous agirez ainsi.

En tant qu'homme de la mer, je tiens également à évoquer la Société nationale de sauvetage en mer avec ses navires armés par des bénévoles, toujours prêts à prendre des risques considérables pour sauver la vie d'autrui. La SNSM a de gros besoins, tant en investissements pour ses navires qu'en fonctionnement, compte tenu du nombre de sorties en mer. Ne l'oubliez pas !

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 remercie de vos propos sur la Société nationale de sauvetage en mer. Par les testaments de mes prédécesseurs, j'avais déjà été alerté sur l'importance que lui accorde, à juste titre, la représentation nationale.

M. Yvon Bonnot. C'est important !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. L'Etat ne doit jamais l'oublier. J'ai bien reçu les messages qui, de toutes parts, de la Haute Assemblée comme de l'Assemblée nationale, m'ont été adressés à ce sujet. M. Guellec, ici présent, m'a rappelé qu'il lui avait porté une grande attention quand il avait la responsabilité de la mer. La leçon a été comprise.

S'agissant de ports, personne ne pourra empêcher que la pugnacité de nos opérateurs portuaires conduise au moins les ports qui ont gagné en compétitivité à vouloir concurrencer non seulement les ports étrangers, mais aussi les autres ports nationaux. Je partage, certes, votre souci de voir l'essentiel de cette combativité dirigé contre les ports extérieurs à notre pays, mais on ne peut pas canaliser la pugnacité des uns ou des autres. L'Etat essaiera cependant de rappeler les priorités dans ce domaine.

Je tiens malgré tout à souligner que l'objectif principal de la réforme portuaire, à laquelle j'attache la plus grande importance, est de faire baisser les coûts. Par conséquent, l'outil qui donnera les résultats, chaque semaine pour certains ports, chaque mois pour d'autres, servira également d'étalon pour les subventions de l'Etat à l'équipement des ports. Il me paraît en effet normal que l'Etat aide ceux qui consentent de véritables efforts pour être compétitifs et qui redonnent à nos ports l'espérance de pouvoir se mesurer aux ports belges ou néerlandais, par exemple.

L'exemple du port de Dunkerque est parlant. Il a repris des parts considérables de marché à la Belgique et aux Pays-Bas parce que la réforme de la manutention portuaire a été mise en œuvre avec bonne volonté de part et d'autre et non pas subie. Cela demande, je le répète, d'énormes efforts culturels et moraux tant des dockers et de leurs syndicats que des responsables des entreprises de manutention. Nous avons besoin partout de ce triple effort, car ce n'est que là où il est réalisé que peut renaître l'espoir pour les ports nationaux. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.)*

Mme le président. La parole est à M. François Roussel.

M. François Roussel. Monsieur le ministre, je veux d'abord vous féliciter pour votre budget, qui permettra de relancer les grands équipements publics restés en panne pendant de nombreuses années et qui répond aux exigences de l'aménagement du territoire.

Elu de Dordogne, je suis particulièrement attentif au projet d'autoroute A 89, Bordeaux - Clermont-Ferrand, puisqu'elle devrait traverser ma circonscription. Il s'agit d'un projet dont on entend parler depuis de très nombreuses années. Je sais que vous avez adressé des signaux politiques forts, en Corrèze à Jacques Chirac, en Gironde à Jacques Valade, et que vous avez pris récemment la décision d'arrêter l'emprise à une bande de 300 mètres alors que l'on travaillait sur une bande de 1 000 mètres depuis plus de trois ans.

L'enquête d'utilité publique doit démarrer au début de 1994. Les crédits d'accompagnement sont-ils prévus dans ce budget pour 1994 ? D'après vos services, les travaux pourraient débuter dès 1996, ce qui permettrait de relier Bordeaux, sinon à Clermont-Ferrand, du moins à Brive, à l'horizon de l'an 2 000. J'aimerais aussi avoir des assurances dans ce domaine.

Malgré ce grand projet autoroutier, nous continuerons à utiliser la route nationale 89, qui est parsemée de nombreux points noirs, sources d'accidents, souvent mortels. J'aimerais savoir si des crédits seront alloués à l'entretien et à l'amélioration de cette route.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Ainsi que vous le savez, les décisions que j'ai déjà prises pour la construction de l'autoroute qui doit relier Bordeaux à Laqueuille, et celles que je m'apprete à prendre pour son prolongement vers les autoroutes passant à l'est de Clermont-Ferrand, en essayant de trouver le meilleur tracé pour tout à la fois desservir Clermont-Ferrand, rejoindre le système autoroutier et ne pas porter atteinte aux sources de Volvic et de Châtelguyon, ne sont pas simples. Nous essayons de trouver les meilleures solutions afin que cette autoroute ne s'arrête pas à Laqueuille.

En ce qui concerne le tronçon Bordeaux - Laqueuille qui vous intéresse directement, j'ai arrêté, au début du mois d'octobre, le tracé précis de l'autoroute entre Bordeaux et Périgueux, après des études approfondies menées dans le secteur de Neuvic. J'espère que les mesures que j'ai été amené à prendre, notamment à votre demande personnelle, vous donnent, au moins en partie, si ce n'est en totalité, satisfaction. Nous avons nettement amélioré le projet initial et je vous remercie de vos propositions en la matière.

Pour ce qui est du calendrier, l'enquête devrait intervenir au début de 1994, ce qui signifie que la déclaration d'utilité publique pourrait être prise avant mai 1995. La demande auprès du FDES, puisqu'il n'y a pas d'inscription budgétaire, pourrait être déposée, dès 1995, pour une intervention du fonds en 1996. Si l'enveloppe était alors de même volume que celles que nous nous apprêtons à accorder pour 1994 et 1995, il ne devrait pas y avoir de gros problèmes. Au pire, il faudra attendre 1997.

M. François Roussel. Merci, monsieur le ministre.

Mme le président. La parole est à M. Bernard de Froment, pour poser la dernière question.

M. Bernard de Froment. Monsieur le ministre, au cours du X^e Plan, la région Limousin a obtenu 600 millions de francs pour les routes. Dans le cadre de la préparation du XI^e Plan, le préfet de région nous a annoncé qu'il se proposait d'attribuer 900 millions de francs pour ce secteur dans le cadre du contrat de plan, ce qui constitue une excellente nouvelle pour notre région puisque les crédits routiers augmenteraient de 50 p. 100. Cela sera possible grâce à l'effort considérable que consentira l'Etat

dans le prochain contrat de plan en faveur de la région Limousin puisque son enveloppe sera augmentée de 23,5 p. 100.

Pourtant, le département de la Creuse, dont je suis un élu, est inquiet. En effet, les crédits dépensés au cours du X^e Plan sur la route nationale 145 dans sa traversée du département de la Creuse pour sa mise à deux fois deux voies - elle fait partie de la route Centre-Europe-Atlantique - ont été de 450 millions de francs. Or les propositions du préfet de région pour cette voie ne s'élèvent qu'à 210 millions alors que les travaux à réaliser sont encore considérables. On estime le coût de l'achèvement de la mise à deux fois deux voies en Creuse à 900 millions de francs.

Nous nous sommes réjouis de la décision prise par le Premier ministre de placer cette route Centre-Europe-Atlantique hors contrat de plan, ainsi que deux autres axes routiers importants pour lesquels l'Etat va accorder 1 650 millions de francs de crédits supplémentaires. Cependant le département de la Creuse voudrait connaître le montant des dépenses qui pourraient être engagées sur cette route nationale 145 au cours des cinq prochaines années. En effet, cette politique d'aménagement du territoire revêt une très grande importance pour la Creuse qui en attend beaucoup. Si elle se traduisait concrètement par une diminution par deux des crédits routiers sur la seule véritable opération de désenclavement du département, nous aurions l'impression d'avoir manqué le coche.

J'attends de vous, monsieur le ministre, la Creuse attend de vous, que vous nous rassuriez ce soir sur le volume des crédits qui seront dépensés au cours des cinq prochaines années sur cette route Centre-Europe-Atlantique dans la traversée du département de la Creuse.

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'aimerais bien vous rassurer entièrement. Hélas, je crains de ne pouvoir le faire que partiellement, pour plusieurs raisons !

Ainsi que vous l'avez indiqué, la région Limousin bénéficiera de l'aide la plus importante possible pour cette catégorie de régions qui comprend la région parisienne et les régions à aider progressivement, puisque les crédits inscrits dans son contrat de plan progresseront de plus de 23 p. 100.

Je sais que les besoins sont considérables, mais il est très difficile d'arriver à assurer un certain équilibre à l'intérieur de la région. Je ne sous-estime certes nullement, ni la situation de la Creuse, ni ses besoins en matière de désenclavement que vous avez évoqués à plusieurs reprises auprès de mon ministère, notamment la semaine dernière. Je crois d'ailleurs que vous êtes l'un des premiers parlementaires à m'avoir écrit pour saisir mes services de cette question.

Une réponse partielle peut vous être apportée, d'une part, dans le cadre du contrat de plan, d'autre part grâce à l'enveloppe ouverte, après arbitrage de M. le Premier ministre, afin d'accélérer la réalisation de trois grands axes routiers, dont la route Centre-Europe-Atlantique.

Dans un premier temps je devrai, en liaison avec les services de Matignon, répartir l'enveloppe de 1,6 milliard de francs, entre les trois axes. Il m'appartiendra ensuite de répartir la part allouée à la route Centre-Europe-Atlantique, entre les régions concernées. Pour cela, nous tiendrons compte à la fois des besoins et des efforts consentis par les régions, proportionnellement à leurs moyens, afin

que les critères d'attribution soient les plus justes possible. Ce travail est en cours, mais il ne sera pas simple de le mener à bien.

Je ne voudrais donc pas que vous rêviez sur ce crédit de 1,6 milliard de francs. En effet qu'en restera-t-il pour le département de la Creuse lorsqu'il aura été réparti d'abord entre les trois axes puis entre les régions ? Cela me permet néanmoins de répondre en partie à votre préoccupation et je puis vous assurer que nous serons attentifs à leur répartition.

Le second problème concerne le contrat de plan. Je ne sous-estime ni les besoins ni les contradictions existant à l'intérieur de la région Limousin. J'ai alerté à plusieurs reprises le préfet de région, et je l'alerterai encore, sur le fait qu'il faut réaliser un vrai travail de dentelle en Limousin, afin qu'aucun département, n'ait l'impression ni sur le moyen terme, ni sur le long terme d'être désavantagé par rapport au voisin ou « à l'autre » - vous voyez très bien de qui je veux parler dans cette région un peu particulière. (Sourires.)

De toute façon, soyez assuré que nous ferons très attention, au déroulement des opérations, alertés par vous sur les besoins de la Creuse et sensibles à l'appel un peu désespéré de ses habitants.

M. Bernard de Froment. Merci, monsieur le ministre.

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

EQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

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

ÉTAT B

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

« Titre III : moins 248 524 074 francs ;

« Titre IV : 2 405 989 168 francs. »

ÉTAT C

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

TITRE V - INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme : 10 449 833 000 francs ;

« Crédits de paiement : 4 551 706 000 francs. »

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

« Autorisations de programme : 2 851 528 000 francs ;

« Crédit de paiement : 1 423 715 000 francs. »

TITRE VII - RÉPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE.

« Autorisations de programme : réparation des dommages de guerre.

« Crédits de paiement : réparation des dommages de guerre. »

Mme le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la réduction de crédits du titre III.
(*La réduction de crédits est adoptée.*)

Mme le président. Je mets aux voix le titre IV.
(*Le titre IV est adopté.*)

Mme le président. Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre V.
(*Les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre V sont adoptés.*)

Mme le président. Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VI.
(*Les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.*)

Mme le président. Je mets aux voix le titre VII.
(*Le titre VII est adopté.*)

M. Louis Le Pensec. Le groupe socialiste a voté contre !

BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE

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

« Crédits ouverts à l'article 32 au titre des services votés : 5 958 101 227 francs. »

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 32 au titre des services votés.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

Mme le président. « Crédits ouverts à l'article 33 au titre des mesures nouvelles :

« Autorisations de programme inscrites au paragraphe I : 1 780 248 000 francs ;

« Crédits inscrits au paragraphe II : 1 067 739 014 francs. »

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 33 au titre des mesures nouvelles.

M. Louis Le Pensec. Le groupe socialiste vote contre.
(*Ces crédits sont adoptés.*)

Après l'article 51

Mme le président. En accord avec la commission des finances, j'appelle l'amendement n° 32 tendant à insérer un article additionnel après l'article 51.

L'amendement n° 32, présenté par M. Zeller, est ainsi rédigé :

« Après l'article 51, insérer l'article suivant :

« Dans le deuxième alinéa de l'article 1396 du code général des impôts, substituer au pourcentage : "200 p. 100", le pourcentage : "500 p. 100". »

La parole est à M. Adrien Zeller.

M. Adrien Zeller. En présentant cet amendement, je n'oublie pas que le ministre de l'équipement est l'ancien secrétaire d'Etat aux collectivités locales et toujours l'excellent maire d'Annecy !

M. Alain Rodet. Répare le terrain ! (*Sourires.*)

M. Adrien Zeller. ... connaît, par conséquent, les problèmes aussi bien de l'urbanisme que des finances locales et donc la nécessité de pousser à la mise en vente de terrains qui sont souvent sous-imposés et qu'il serait opportun de mettre sur le marché, notamment pour accompagner la politique du logement et de relance de l'activité du bâtiment, que conduit le Gouvernement.

M. Yvon Bonnot. Très bien !

M. Adrien Zeller. Voilà déjà beaucoup de raisons de prendre en compte l'amendement que je propose.

A première vue, on pourrait croire que son objectif est de matraquer les propriétaires de terrains constructibles classés comme tels dans les POS. En réalité, il ne prévoit qu'une adaptation raisonnable et modeste de la fiscalité de ces terrains qui, aujourd'hui, sont très souvent gelés, alors qu'ils sont déjà équipés - la collectivité locale a donc investi - et que leurs propriétaires ne sont pas incités à mettre à la disposition des personnes ou des familles qui pourraient en avoir besoin.

L'exemple que je donne dans l'exposé sommaire montre que cet amendement, dans l'hypothèse où les communes décideraient de l'appliquer à plein, conduirait à porter la fiscalité sur un terrain à bâtir de six à huit ares de 100 francs à 250 francs par an. On ne peut pas parler de matraquage fiscal ! Ce serait simplement signaler aux propriétaires que le bien qu'ils possèdent n'est plus une valeur agricole mais une valeur urbaine, qui doit non seulement contribuer aux finances locales, mais aussi permettre à d'autres, voire au propriétaire lui-même, de construire un logement.

Je crois que l'intérêt de cette proposition n'échappera à personne. J'ai moi-même appliqué une majoration de 200 p. 100 dans ma commune ; j'ai constaté que le marché immobilier ne se débloquait pas. Je voudrais contribuer à le débloquent dans l'intérêt du développement de la construction dans beaucoup de communes.

Cette proposition a été mûrement pesée. J'ai supporté, lorsque j'habitais à l'étranger, une telle majoration de fiscalité. J'ai compris que stériliser les terrains à bâtir n'avait pas beaucoup d'intérêt et qu'il valait mieux s'en débarrasser pour permettre à des familles de réaliser leur rêve : se loger.

Faute d'avoir été éloquent, j'ai été suffisamment long pour vous démontrer, chers collègues, que cette mesure serait particulièrement bienvenue pour les finances locales qui, à l'heure actuelle, sont plutôt mal loties. C'est la raison pour laquelle cet amendement devrait être bien reçu des communes de France qui sauraient en faire bon usage. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Mme le président. Quel est l'avis de la commission des finances, de l'économie générale et du plan ?

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial pour les transports terrestres. La commission des finances n'a pas examiné cet amendement.

La proposition de M. Zeller sur la fiscalité des terrains non bâtis en zone urbaine est intéressante à approfondir. Si la commission des finances en avait été saisie, je pense qu'elle aurait émis un avis favorable, mais je ne peux pas me prononcer.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le maire de Saverne a une manière de présenter les choses qui rend la réponse ministérielle particulièrement difficile.

M. Alain Rodet. Ça se présente mal !

Mme Bernadette Isaac-Sibille. *Timeo Danaos et dona ferentes !* (*Sourires.*)

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. L'amendement est sympathique. Cependant une telle décision demande un minimum de travail qui est en cours au ministère du budget et au comité des finances locales. J'ajoute que mon collègue M. Nicolas Sarkozy s'est engagé devant cette assemblée à déposer au printemps prochain un projet de révision des bases cadas-

trales. Il est bien évident qu'une telle mesure doit être intégrée dans ce projet sur lequel je crois que le comité des finances locales s'est déjà prononcé.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement n'est pas favorable à l'adoption de cet amendement en l'état.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 32.

(L'amendement est adopté.)

(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.)

Mme le président. J'appelle l'article 59 rattaché à ce budget.

J'en donne lecture :

I. - Urbanisme et services communs

Article 59

Mme le président. « Art. 59. - Dans le 3^e de l'article 33 de la loi n° 83-636 du 13 juillet 1983 modifiée portant modification du statut des agglomérations nouvelles, les mots : "dix ans" sont remplacés par les mots "onze ans". »

La parole est à M. Gilles Carrez, inscrit sur l'article.

M. Gilles Carrez. Les rigueurs de l'article 40 ne m'ont pas permis de déposer un amendement sur cet article. Cependant, monsieur le ministre, je voudrais vous convaincre de la nécessité d'en modifier la rédaction, en prolongeant la dotation globale d'équipement spécifique aux villes nouvelles, non pas d'un an sur la seule année 1994, mais de cinq ans, c'est-à-dire sur la durée du XI^e Plan.

Les villes nouvelles sont des opérations d'intérêt national, au sens du code de l'urbanisme. A ce titre, elles font l'objet du soutien de l'Etat, car elles s'inscrivent dans une politique d'aménagement du territoire, qui est considérée aujourd'hui comme une priorité nationale.

Les villes nouvelles doivent accueillir de nouveaux habitants, donc construire des logements, d'une part, en assurant l'équilibre habitants-emplois, d'autre part, en offrant aux habitants suffisamment d'équipements pour une vie sociale harmonieuse.

Le bilan de vingt ans de cette politique, conduite avec le soutien constant et efficace de l'Etat, est positif puisque l'équilibre habitants-emplois y est partout atteint, à la seule exception de Melun-Sénart, et que les problèmes de quartiers en difficulté y sont très rares contrairement, hélas ! à ce qui se passe dans beaucoup de nos banlieues, alors qu'elles ont accueilli des centaines de milliers d'habitants dans un très grand nombre de logements sociaux.

Aujourd'hui, qu'il s'agisse des orientations du schéma directeur d'Ile-de-France ou des perspectives tracées par le XI^e Plan et les contrats de plan, l'Etat réaffirme clairement les objectifs de développement des villes nouvelles. Par exemple en Ile-de-France, il demande aux villes nouvelles de construire 7 000 à 8 000 logements par an pour lutter contre la pénurie de logements, pour décongestionner l'agglomération centrale et pour relancer le bâtiment et les travaux publics. D'ailleurs, le conseil régional d'Ile-de-France souscrit à cette politique puisque, pas plus tard que la semaine dernière, il a donné son accord à la reconduction, au titre du XI^e Plan, des moyens financiers en faveur des villes nouvelles qu'il avait mis en place pendant le X^e Plan.

De même, les collectivités locales de villes nouvelles sont prêtes, dans le cadre de conventions pluriannuelles de développement, à souscrire à la construction de logements et donc à continuer à accueillir plusieurs dizaines de milliers d'habitants chaque année. Dans ces conditions, le soutien de l'Etat à cette opération d'intérêt national, grâce à la dotation globale d'équipement spécifique, reste indispensable. C'est en effet grâce à cette dotation globale qu'elles participent au financement des écoles et des réseaux d'assainissement sans lesquels il est hors de question de construire des logements. En outre, sans DGE spécifique, les annuités d'emprunts qu'elles ont souscrits sont tellement lourdes qu'elles ne pourront pas y faire face.

Monsieur le ministre, la rédaction de l'article 59 est donc paradoxale parce qu'elle limite le soutien de l'Etat à la politique des villes nouvelles à la seule année 1994, alors que, au même moment, les orientations du XI^e Plan définies par l'Etat et les orientations du schéma directeur en Ile-de-France confirment dans le moyen et dans le long terme l'intérêt national de cette politique des villes nouvelles.

Aussi, monsieur le ministre, pour rétablir la confiance des collectivités locales qui sont les partenaires de l'Etat dans cette politique, il convient que la DGE spécifique des villes nouvelles soit prolongée non pas sur la seule année 1994 mais sur la durée du prochain plan.

M. Olivier Darrason. Très bien !

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je vous remercie, monsieur Carrez, de cet exposé qui m'a rappelé nos plus belles heures au comité des finances locales.

Il me paraît tout à fait logique, en effet, que l'Etat s'engage sur cinq ans. J'espère bien vous apporter l'année prochaine une réponse en ce sens.

M. Gilles Carrez. Merci !

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 59.

(L'article 59 est adopté.)

Mme le président. J'appelle l'article 60 rattaché à ce budget.

J'en donne lecture :

II. - Transports

Article 60

Mme le président. « Art. 60. - A compter du 1^{er} janvier 1994, l'établissement public Météo-France est subrogé dans les droits et obligations détenus par l'Etat au titre de la météorologie nationale. »

« La subrogation de l'établissement public Météo-France dans les droits et obligations de l'Etat prévue à l'alinéa précédent ainsi que le transfert des biens de l'Etat à Météo-France prévu par l'article 20 du décret n° 93-861 du 18 juin 1993 portant création de l'établissement public Météo-France, ne donnent lieu à aucune indemnité ou perception d'impôts, droits ou taxes, ni à aucun versement au profit des agents de l'Etat d'honoraires ou des salaires prévus à l'article 879 du code général des impôts. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 60.
(L'article 60 est adopté.)

Après l'article 60

Mme le président. En accord avec la commission des finances, j'appelle maintenant les amendements n^{os} 60, 82 et 65 tendant à insérer des articles additionnels après l'article 60.

L'amendement n^o 60, présenté par MM. Santini et Le Quellec, est ainsi libellé :

« Après l'article 60, insérer l'article suivant :

« I. - La première phrase du troisième alinéa du I de l'article 124 de la loi de finances pour 1991 (n^o 90-1168 du 29 décembre 1990) est ainsi rédigée :

« Sont exclus de ces bases et de ces redevances les services publics de distribution d'eau destinés à la consommation humaine et les ouvrages hydroélectriques concédés.

« II. - La perte de recettes résultant du I est compensée à due concurrence par une majoration de la taxe additionnelle à la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers. Le produit de cette majoration est versé à Voies navigables de France. »

La parole est à M. Ambroise Guellec.

M. Ambroise Guellec. Nous avons beaucoup parlé tout au long de la journée du transport fluvial et du rôle des voies navigables en France. Tous les orateurs ont mis en évidence leur intérêt et souhaité qu'on inverse la tendance puisque plus de 10 p. 100 du fret étaient transportés par eau il y a cinq ou six ans à peine contre 6 p. 100 actuellement.

On comprend bien que, pour l'environnement, le transport fluvial est plus propre que le transport par routes, qu'il est plus économe en infrastructures et en surfaces que le chemin de fer ou la route. Il permettrait, s'il était développé, d'éviter la saturation des axes routiers, de réduire la consommation de carburants et de diminuer les pollutions que nous connaissons. Sur ce point nous sommes tous d'accord.

Cependant le financement des infrastructures n'est peut-être pas à la hauteur de l'objectif, même si a été mis en place, à partir de 1991, ce que l'on a appelé une taxe hydraulique sur laquelle nous n'avons pas d'objections particulières à émettre. Encore eût-il fallu que cette taxe eût un rapport direct avec le transport fluvial. Or, il est surprenant de constater que l'essentiel du produit de cette taxe est assis sur la consommation d'eau potable. Je suis de ceux qui ne saisissent pas bien le rapport entre la consommation d'eau potable et le transport par voie fluviale. On se serait, paraît-il, inspiré de ce qui se passe dans les agences de l'eau, où il existe d'une part une redevance acquittée par les pollueurs et d'autre part des restitutions destinées à la réalisation des infrastructures nécessaires au traitement de l'eau.

En l'occurrence, il n'y a aucune relation entre les deux, et M. André Santini - dont chacun sait qu'il est le président d'une très importante collectivité distributrice d'eau potable - et moi-même avons pensé qu'il fallait y mettre bon ordre et faire en sorte qu'il y ait une relation réelle entre l'assiette de la taxe et l'usage qui en est fait au bénéfice de Voies navigables de France.

Nous avons donc considéré qu'il valait mieux asseoir cette taxe sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers, ce qui ne constitue nullement une révolution. Le produit

de la taxe hydraulique au bénéfice de Voies navigables de France s'élevait l'année dernière à 465 millions de francs. On consomme dans notre pays environ 50 milliards de litres de carburants tous les ans. Il suffirait donc d'augmenter la TIPP d'un centime, ou un peu plus, pour obtenir les ressources voulues. Voies navigables de France, ainsi doté, pourrait intervenir dans de bien meilleures conditions et répondre au souhait du ministre, que nous partageons, de réaliser une nouvelle voie entre la Seine et le Nord pour relancer la navigation fluviale.

Tel est l'objet de mon amendement.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement qui est complexe et sur lequel je ne me prononce pas.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est totalement hostile à l'adoption de l'amendement n^o 60 pour les raisons suivantes.

Premièrement, il est contraire à l'objet de VNF, auquel il serait gravement dommageable, à peine créé par une loi de 1991, d'être privé de recettes rares et donc précieuses au moment même où l'on affiche une volonté de développer les voies navigables. Deuxièmement, compte tenu des hausses déjà intervenues sur la TIPP, il me paraît difficile d'en envisager une autre, même modeste, d'autant plus que c'est presque chaque semaine qu'il est proposé de telles augmentations pour tel ou tel motif, ce qui conduirait au demeurant à des affectations automatiques qui ne me paraissent pas saines. On risquerait d'ouvrir une véritable boîte de Pandore !

En outre, aucune modification ne peut être apportée aux recettes du budget général hors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances.

L'amendement n^o 60 ne me paraît donc pas recevable et, au nom du Gouvernement, je demande à la représentation nationale de le rejeter.

Mme le président. La parole est à M. Ambroise Guellec.

M. Ambroise Guellec. La réponse de M. le ministre ne me convient pas car j'aurais aimé qu'il nous indiquât la relation qui existe entre la consommation d'eau potable et l'action de VNF. Je ne peux pas le comprendre sauf à penser qu'elle est une vache à lait - pardonnez-moi le terme ! Est-ce une meilleure solution que la TIPP ? Je ne le sais pas mais je crains sincèrement que non, et je déplore que l'on s'écarte complètement du domaine des transports.

Mme le président. La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier. Je regrette l'hostilité catégorique dont M. le ministre vient de faire preuve à l'égard de cet amendement. Je puis témoigner que, lorsqu'elle a été votée, la loi sur le financement des voies navigables - et j'ai souligné moi-même la nécessité de les développer - est apparue, monsieur le ministre, purement et simplement, comme une loi scélérate.

M. Ambroise Guellec. Voilà !

M. Jacques Vernier. Car il est scélérate d'imposer les collectivités locales, ou plus exactement les consommateurs d'eau, pour financer des transports.

Monsieur le ministre, en tant que maire vous savez très bien que le prix de l'eau pèse de plus en plus lourdement sur les consommateurs. Et il pèsera davantage encore,

puisqu'on dit qu'il va doubler, parce que les dépenses d'adduction et de traitement de l'eau, les dépenses d'assainissement des eaux usées et d'épuration sont de plus en plus coûteuses. Je vous supplie d'abroger une loi qui charge inutilement le prix de l'eau potable.

M. Yvon Bonnot. C'est vrai !

M. Ambroise Guellec. Bravo !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 60.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. Ambroise Guellec. On voit bien que vous n'êtes pas des buveurs d'eau !

Mme le président. M. Inchauspé et M. Barrot ont présenté un amendement, n° 82, ainsi libellé :

« Après l'article 60, insérer l'article suivant :

« Le décret n° 55-886 du 30 juin 1955 relatif à la composition et au fonctionnement du conseil de direction du fonds de développement économique et social est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Deux députés membres de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan de l'Assemblée nationale et deux sénateurs membres de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation du Sénat, lorsque l'ordre du jour des travaux du conseil de direction est relatif aux infrastructures routières, autoroutières, ferroviaires et fluviales. »

La parole est à M. Michel Inchauspé.

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, l'amendement n° 82 que j'ai signé avec M. Barrot, tend à améliorer l'information du Parlement dans un domaine qui reste plutôt confidentiel.

En effet, en vertu du décret du 18 octobre 1955, le conseil de direction du FDES examine les programmes d'équipement à exécuter pour les administrations et les entreprises publiques ainsi que tous ceux financés avec le concours direct ou indirect de l'Etat. A l'époque de sa parution, dans la période d'après guerre, ce décret se justifiait par la nécessité d'établir des priorités entre les différents investissements, compte tenu des disponibilités en main-d'œuvre et surtout en matières premières et en capitaux. Les temps ont changé, mais le décret me paraît conserver sa pertinence car il est logique que l'Etat ait un droit de regard sur tous les investissements programmés par le secteur public.

Le conseil du FDES, dont la composition a été fixée par le décret du 30 juin 1955, rassemble donc autour du ministre des finances qui en assure la présidence, plusieurs membres du Gouvernement et de grands commis de l'Etat, notamment les directeurs du Trésor et du budget. Les dossiers sont instruits par la direction du Trésor.

Les programmes d'investissements en cause s'élèvent chaque année à plusieurs milliards de francs et représentent pratiquement l'intégralité du budget des routes que nous avons voté aujourd'hui. Ils portent sur des sommes qui avoisinent chaque année les 50 milliards de francs et nombre d'entre eux concernent nos infrastructures. Il n'est donc nul besoin d'en décrire les conséquences pour l'aménagement du territoire et l'activité économique.

C'est un souci de clarté qui a guidé M. Barrot et moi-même. Des décisions importantes sont prises en conseil du FDES, qui ne donne bien sûr qu'un avis, mais il est déterminant. Elles sont de trois sortes : des autorisations d'emprunts, et même quand il n'est pas besoin d'emprunt, des autorisations de lancer les programmes,

ainsi que des autorisations d'investissements. C'est donc un organe extrêmement important, même si seul le Gouvernement, assisté de son administration, instruit les dossiers et prend les décisions.

A l'heure où l'aménagement du territoire est remis à l'honneur, à l'heure où l'emploi est une bataille de chaque instant, chaque investissement revêt une importance accrue. Or l'attention de nombreux parlementaires a été appelée sur des refus du FDES dont nous ne connaissons pas les fondements.

Pour éviter que se creuse une véritable incompréhension entre une administration et le Parlement, le président Barrot a pris l'initiative, le mois dernier, d'organiser une réunion avec des fonctionnaires du Trésor qui assurent le secrétariat du FDES. Ceux-ci, par bonheur, nous ont éclairés sur de nombreux points et je les en remercie.

Il reste que la confidentialité ne me paraît plus de mise s'agissant de sommes atteignant plusieurs dizaines de milliards de francs, et dont l'effet sur l'économie est notable.

M. Jacques Boyon. Très bien !

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Rappelons-nous ce verset de l'Evangile selon saint Luc citant Jésus : « Il n'y a pas de secret qui ne doive être connu. » Verset 12, chapitre 2. *(Sourires.)*

Je le répète, je ne souhaite pas la remise en cause du rôle de l'Etat. Mais nous voulons, le président Barrot et moi-même, que le Parlement cesse de courir après l'information. Aussi notre amendement propose-t-il simplement que des députés et des sénateurs siègent au conseil du FDES afin que les élus de la nation puissent connaître les motifs de ses décisions et y exprimer leur avis, au moins à titre consultatif.

Je ne crois pas bouleverser ce faisant l'équilibre institutionnel entre l'exécutif et le législatif.

Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République, et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre. Oh si !

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Je demande donc à l'Assemblée de bien vouloir l'adopter.

L'idée nous en a été inspirée par une décision que j'avais moi-même prise alors que j'étais responsable des départements et des territoires d'outre-mer. Il existe pour les DOM et les TOM un équivalent du FDES, que l'on appelle le FIDES. J'avais décidé d'y faire siéger trois députés désignés par le président de l'Assemblée et deux sénateurs désignés par le président du Sénat.

M. Louis Le Pensec. C'est toujours le cas !

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Y aurait-il aujourd'hui deux catégories de députés, ceux qui ont droit à l'information et ceux qui n'y ont pas droit ? Les députés d'outre-mer seraient-ils d'une classe supérieure à ceux de la métropole ? J'espère que non.

Monsieur le ministre, peut-être allez-vous combattre cet amendement. Pourtant, il répond à une nécessité. Et si dernièrement vous avez obtenu une augmentation sérieuse - de l'ordre de 13 milliards - des crédits pour les sociétés autoroutières, c'est un peu dû au fait que le président Barrot et moi-même avons insisté auprès du FDES pour qu'on ne revienne pas en arrière. En effet, je ne révèle aucun secret en rappelant qu'on avait prévu plutôt le contraire et que le Trésor avait l'intention de réduire le montant des travaux effectués par les sociétés autoroutières, qui est de 11 milliards de francs environ par an. Les motifs avancés étaient du reste tout à fait valables : il s'agissait de reconstituer les fonds propres des

sociétés d'économie mixte. Comptabilité publique et comptabilité privée ne font pas toujours bon ménage ! Et si le but était louable, puisque cela aurait permis de récupérer plus rapidement des avances remboursables, il n'en reste pas moins que nous devons aujourd'hui soutenir les travaux publics, d'autant plus que votre budget a été cette année un peu écorné, et que les crédits dont je parle ne coûtent pas un sou à l'Etat.

La participation des parlementaires s'impose donc, non seulement pour qu'ils connaissent le pourquoi des décisions mais, surtout, pour qu'ils puissent inciter les hauts fonctionnaires du Trésor à être moins rigoureux pour les sociétés autoroutières et à l'être davantage sur d'autres sujets. On a pu se rendre compte, en effet, que si l'on freine pour les autoroutes ou pour les voies fluviales, on est très laxiste pour le rail, Air France ou Bull.

De la rigueur, soit ! Mais de la rigueur véritable !

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. L'organisation interne du FDES a toujours dépendu du pouvoir réglementaire. La difficulté vient du fait que, de même que les ministres n'assistent pas aux réunions de commissions des assemblées parlementaires, de même les réunions interministérielles du FDES sont une des instances de décision du pouvoir exécutif.

Je ne puis donc que me tourner vers M. Inchauspé pour lui demander de retirer un amendement dont on a parfaitement compris l'objectif et qui a, d'ores et déjà, obtenu des résultats.

Mme le président. La parole est à M. Michel Inchauspé.

M. Michel Inchauspé, rapporteur spécial. Je ne succomberai pas au charme de M. le ministre. *(Sourires.)* A la vérité, si j'acceptais de retirer l'amendement n° 82, le président Barrot me vouerait une haine éternelle. *(Rires.)* Je suis donc obligé de le maintenir.

Monsieur le ministre, il est évident que la composition du conseil de direction du FDES présente un caractère réglementaire. Mais depuis treize ans que je suis ici, cet argument n'a été utilisé qu'une seule fois. Quel que soit le sort qui sera réservé à cet amendement, nous demandons à M. le ministre, et surtout à M. Alphandéry, d'agréer, sur le fond, cette petite modification qui nous donnerait la possibilité de connaître des décisions du FDES. Notre présence y serait d'autant moins illégitime que la liste de ses membres est impressionnante ! Pourquoi pas des parlementaires ?

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le FDES n'entre pas dans mes attributions. Il concerne directement un de mes collègues du Gouvernement et je ne saurais sortir de mes compétences sans prendre contact avec lui, c'est la moindre des corrections.

Je vous demande donc, madame le président, une suspension de séance de dix minutes.

Suspension et reprise de la séance

Mme le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue le jeudi 4 novembre 1993 à zéro heure vingt-cinq, est reprise à zéro heure trente-cinq.)

Mme le président. La séance est reprise.

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Madame le président, je demande la réserve du vote sur l'amendement n° 82.

Mme le président. La réserve est de droit en vertu de l'article 44, alinéa 3, de la Constitution.

Le vote sur l'amendement n° 82 est réservé.

M. Darrason a présenté un amendement, n° 65, ainsi rédigé :

« Après l'article 60, insérer l'article suivant :

« Avant le 1^{er} juillet 1994, le Gouvernement déposera sur le bureau de chacune des deux assemblées un rapport retraçant l'évolution et l'emploi des dotations budgétaires destinées au soutien de la flotte de commerce sous pavillon français et évaluant l'incidence des mesures prises ou à prendre visant à favoriser l'emploi de marins français et l'utilisation de navires sous pavillon français. »

La parole est à M. Olivier Darrason.

M. Olivier Darrason. En dix ans, le tonnage de la flotte sous pavillon français a diminué de 58 p. 100 et le nombre de marins français a été divisé par deux. Du onzième rang mondial, la flotte sous pavillon français a rétrogradé au vingt-septième rang.

Pour enrayer cette évolution, les pouvoirs publics ont mis en place un ensemble de mesures de soutien. Vous avez vous-même annoncé la plus récente le 8 octobre dernier, monsieur le ministre. Il s'agit de l'allègement des charges patronales ENIM, dont le taux passerait prochainement de 35 p. 100 à 17,6 p. 100 pour les marins sous pavillon métropolitain.

C'est une mesure très importante et bienvenue, saluée d'ailleurs comme telle par l'ensemble de la profession. Malheureusement, elle risque d'être insuffisante pour préserver l'attractivité du registre métropolitain et le maintien de l'emploi des marins français. Les armateurs qui feront le choix de l'inscription sous registre métropolitain resteront pénalisés par rapport à ceux qui passeraient sous pavillon des Kerguelen, pour lesquels le taux des charges patronales ENIM est réduit à 11,6 p. 100. On risque donc d'assister à un transfert rapide sous pavillon des Kerguelen d'une partie de la flotte sous pavillon français.

C'est ce risque, à mon avis très réel, que devrait évaluer le rapport que je vous demande de nous présenter. Je ne doute pas que les conclusions auxquelles il arrivera sans doute conduisent le Gouvernement à proposer très rapidement un allègement supplémentaire des charges pour les marins sous pavillon français, pour arriver au taux de 11,6 p. 100, comme dans le cas du pavillon des Kerguelen.

Il y a réellement urgence à agir. Faute de quoi, un certain nombre de navires passeront sous pavillon des Kerguelen de façon vraisemblablement définitive, avec les pertes d'emplois de marins français que cela entraînera.

Au minimum, en attendant que soit prise cette décision d'un nouvel allègement des charges patronales ENIM pour les marins sous pavillon français, il faut donner un ballon d'oxygène à la flotte sous pavillon français et rechercher les moyens d'aider directement et immédiatement les armateurs dont les bateaux sont les plus susceptibles de quitter l'immatriculation métropolitaine. Les subventions d'exploitation « ACOMO » font partie de ces moyens et le rapport demandé par cet amendement permettra certainement d'en démontrer l'efficacité.

Malheureusement, le projet de loi de finances pour 1994 réduit de plus de moitié les dotations prévues pour ces subventions : 24 millions seulement sont inscrits contre 55 millions en 1993.

Ce montant sera insuffisant. Il faudrait revenir au niveau de la dotation de 1993. Peut-être le pourra-t-on d'ici au terme de cette session budgétaire, dans le cadre

de la réserve parlementaire. Cette aide est particulièrement utile à certains armements, notamment spécialisés dans le transport de passagers, en particulier sur les côtes ouest de notre pays. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Elisabeth Hubert, rapporteur spécial pour la mer. La commission n'a pas examiné cet amendement. Je ne donnerai donc que mon avis personnel.

Je suis méfiante envers la tentation de multiplier les rapports. Toutefois M. Darrason a posé un problème réel, dont M. le ministre a souligné la très grande importance, en précisant ses objectifs en la matière. Je crois donc que l'on peut adopter son amendement.

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

M. Louis Le Pensec. Monsieur le ministre, je profite de cet amendement pour renouveler mon regret, qui est partagé sur tous les bancs, que l'allègement des charges n'ait pas été étendu à la pêche industrielle et semi-industrielle. C'est une revendication que nous continuerons à présenter. Vous pourriez me répondre que cela concerne M. Puech, mais vous avez la tutelle de l'établissement national des invalides. Il y a eu à mon avis une discrimination qui n'est pas soutenable et je crois exprimer un sentiment assez général.

L'amendement proposé aura notre soutien, mais je voudrais qu'il me soit donné acte que le rapport n'évoquera pas seulement les mesures budgétaires, mais les mesures de toute nature permettant d'améliorer l'emploi des marins, pas simplement les flux, mais aussi les stocks, c'est-à-dire qu'il fera l'état de la situation du pavillon français. Sous bénéfice d'assurances sur ce point, nous le votons des deux mains.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur Darrason, vous savez ce qui a été fait pour le pavillon, action que vous avez bien voulu saluer et je vous en remercie. Je ne vous cache pas que j'espère pouvoir aller au-delà l'année prochaine. Bien entendu, je ne saurais prendre d'engagement. Le résultat, nous le jugerons ensemble.

Les subventions ACOMO, je souhaite également pouvoir l'augmenter l'année prochaine. Je n'ose pénétrer dans le domaine parlementaire mais, puisque vous y avez fait allusion, si le chemin pouvait être tracé dès cette année, ce serait une incitation de plus, bien évidemment. Permettez-moi de le dire respectueusement à l'Assemblée, sans aller au-delà puisque, je sortirais alors de mes prérogatives.

Le problème de la pêche industrielle, monsieur Le Pensec, a déjà été posé cet après-midi. Vous savez que mon collègue et ami Jean Puech examine le problème de l'ensemble du secteur de la pêche. Il vous répondra bien évidemment sur ce point.

Je ne souhaite pas qu'une obligation de bilan soit inscrite dans la loi, mais je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

Cela dit, je m'engage solennellement à ce qu'un bilan soit dressé, concernant aussi bien les marins que les bateaux, et à ce qu'il soit présenté à la représentation nationale, et particulièrement à Mme Hubert, en tant que rapporteur.

Je souhaiterais donc, monsieur Darrason, que vous retiriez votre amendement. Le bilan aura lieu, je vous le garantis, mais le prévoir dans la loi me paraît un peu disproportionné.

Mme le président. La parole est à M. Olivier Darrason.

M. Olivier Darrason. J'approuve les observations de M. Le Pensec sur la pêche industrielle et la pêche artisanale. J'en ai parlé moi-même au ministre de la pêche.

Je prends acte de vos engagements, monsieur le ministre. Je sais depuis de nombreuses années que vous tenez vos promesses. Puisque vous nous assurez que vous présenterez ce rapport dans les meilleurs délais et selon les conditions que nous avons fixées, je retire mon amendement.

Mme le président. L'amendement n° 65 est retiré.

Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme ainsi que les crédits du budget annexe de l'aviation civile.

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

2

DÉPÔT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, le 3 novembre 1993, de M. le Premier ministre, un projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Etat du Bahreïn en vue d'éviter les doubles impositions.

Ce projet de loi, n° 681, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délai prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, le 3 novembre 1993, de M. le Premier ministre, un projet de loi autorisant l'approbation de l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Etat du Qatar, portant interprétation de la convention fiscale du 4 décembre 1990 en vue d'éviter les doubles impositions.

Ce projet de loi, n° 682, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délai prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, le 3 novembre 1993, de M. le Premier ministre, un projet de loi sur la répression de la contrefaçon.

Ce projet de loi, n° 683, est renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, le 3 novembre 1993, de M. le premier ministre, un projet de loi autorisant l'approbation d'un amendement de la convention établissant l'Organisation européenne pour l'exploitation de satellites météorologiques «EUMETSAT».

Ce projet de loi, n° 684, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, le 3 novembre 1993, de M. le Premier ministre, un projet de loi portant aménagement de la législation relative à la garantie des métaux précieux.

Ce projet de loi, n° 685, est renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délai prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

3

DÉPÔT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu, le 2 novembre 1993, de M. Robert Galley, vice-président de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, un rapport n° 680 établi au nom de cet office, sur l'intérêt du véhicule électrique au regard de la protection de l'environnement.

4

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à neuf heures trente, première 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) ;

Education nationale :

Annexe n° 17 (Education nationale) de M. Bernard de Froment, rapporteur spécial ;

Avis n° 581, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales : tome 11 (Education nationale) de M. René Couanau ;

Entreprises et développement économique, petites et moyennes entreprises, commerce et artisanat et article 57 :

Annexe n° 20 (Entreprises et développement économique, petites et moyennes entreprises, commerce et artisanat) de M. Jean Proriol, rapporteur spécial ;

Avis n° 585, au nom de la commission de la production et des échanges : tome 6 (Entreprises et développement économique, petites et moyennes entreprises, commerce et artisanat) de M. Jean-Paul Charié.

A quinze heures, deuxième séance publique :

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

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 4 novembre 1993 à zéro heure quarante-cinq.)

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

ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et outre-mer	ETRANGER	
Codes	Titres	Francs	Francs	
				Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : - 03 : compte rendu intégral des séances ; - 33 : questions écrites et réponses des ministres.
				Les DEBATS du SENAT font l'objet de deux éditions distinctes : - 05 : compte rendu intégral des séances ; - 35 : questions écrites et réponses des ministres.
				Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : - 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions. - 27 : projets de lois de finances.
				Les DOCUMENTS DU SENAT comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.
				DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15 Téléphone : STANDARD : (1) 40-58-75-00 ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77 TELEX : 201176 F DIRJO-PARIS
03	Compte rendu 1 an	114	912	
33	Questions 1 an	113	594	
83	Table compte rendu	55	95	
93	Table questions	54	103	
DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				
DEBATS DU SENAT :				
05	Compte rendu 1 an	104	574	
35	Questions 1 an	103	375	
85	Table compte rendu	55	89	
95	Table questions	34	57	
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				
07	Série ordinaire 1 an	704	1 707	
27	Série budgétaire 1 an	213	334	
DOCUMENTS DU SENAT :				
09	Un an	703	1 668	
En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.				
Tout paiement à la commande facilitera son exécution Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.				

Prix du numéro : 3,50 F

(Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)

