

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. DIDIER BARIANI

1. **Loi de finances pour 1996 (deuxième partie).** – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2).

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS (*suite*)

Réponses (*suite*) de M. Bernard Pons, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports ; de Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports ; et de M. Raymond-Max Aubert, secrétaire d'Etat au développement rural ; aux **questions** de : MM. Jacques Brunhes, Daniel Colliard, Jean-Claude Bois, Augustin Bonrepaux, Jean-Pierre Defontaine, Claude Birraux, Yvon Bonnot, Marcel Roques, Jean Urbaniak, Alain Ferry, Yves Van Haecke, Alain Poyart, André Fanton, Rémy Auchédé, Jean-Pierre Brard, Alain Rodet, Jean-Yves Le Déaut, Nicolas Forissier, Maurice Dousset, Léonce

Deprez, Etienne Garnier, Christian Daniel, Jean-Jacques Delmas, François Rochebloine, André Trigano, François Vannson, Claude Pringalle, Michel Godard, Jean Proriol, Jean-Luc Reitzer, Jean Valleix, Marc Le Fur, Pierre Hériaud, Michel Vuibert, Pierre-Rémy Houssin.

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

2. **Dépôt d'un projet de loi** (p. 29).
3. **Dépôt de projets de loi adoptés par le Sénat** (p. 30).
4. **Ordre du jour** (p. 30).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. DIDIER BARIANI, vice-président

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1996 (DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1996 (n^{os} 2222, 2270).

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS *(suite)*

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.

Cet après-midi, l'Assemblée a abordé la phase des questions.

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

M. Jacques Brunhes. Monsieur le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, madame le secrétaire d'Etat aux transports, monsieur le secrétaire d'Etat au développement rural, mes chers collègues, la France tient une place de tout premier plan dans le monde pour son industrie aéronautique. La SNECMA est ainsi le quatrième motoriste mondial, le troisième pour les commandes. Chacun en convient, pour préserver leurs atouts et leurs chances de réussite, les entreprises du secteur aéronautique ont besoin d'un soutien important de l'Etat, tant en ce qui concerne le développement des programmes qu'en matière de recherche. Or, vos crédits, monsieur le ministre, sont en régression sensible, comme c'était déjà le cas l'an dernier.

Les conséquences sont particulièrement inquiétantes.

Ainsi, hier, 24 octobre, la direction du groupe SNECMA annonçait, lors du comité central d'entreprise, la suppression de 805 emplois en 1996, première partie de mesures qui visent à supprimer 5 000 emplois dans le groupe SNECMA « privatisable », dont 3 000 dans la maison mère et, sur ce dernier chiffre, 1 550 dans les Hauts-de-Seine, avec notamment la suppression de centres comme Elecma à Suresnes, la fermeture du site Hispano-Suiza à Bois-Colombes ou la suppression de secteurs de production à Gennevilliers.

Or, monsieur le ministre, les perspectives d'évolution du marché de la construction aéronautique, selon les prévisions des spécialistes que sont Boeing et Airbus, sont, pour les vingt prochaines années, encourageantes, voire optimistes. C'est seulement sur le long terme que l'on peut raisonner dans ce secteur d'activité. Le statut d'entreprise nationale devrait le permettre si l'Etat faisait son devoir.

Les mesures d'économies que préconise la SNECMA avec l'abandon de certains programmes de développement de nouvelles générations de moteurs et de certaines activités me paraissent en contradiction totale avec les intérêts de la nation, son indépendance et la nécessité d'impulser une grande politique de développement de l'aéronautique, qui passe aussi par le maintien du statut d'entreprise publique de la SNECMA. Les mesures annoncées par la direction sont aussi en contradiction avec une véritable politique de l'emploi.

Monsieur le ministre, la SNECMA est une entreprise nationale à 97 p. 100. Votre responsabilité est donc entière. Qu'entendez-vous faire pour préserver les emplois et maintenir la SNECMA dans sa fonction de grand motoriste mondial ? Plus généralement, qu'entendez-vous faire pour préserver ce fleuron de notre industrie qu'est l'aéronautique nationale ?

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

M. Bernard Pons, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. La détérioration du marché a conduit à une baisse de charge à laquelle la SNECMA est contrainte de s'adapter depuis 1992, vous le savez très bien, monsieur Brunhes, par des réductions d'effectifs. Les effectifs de la société ont ainsi été ramenés de 13 400 personnes au 31 décembre 1992 à 12 800 au 31 décembre 1993, puis à 12 150 au 31 décembre 1994.

Un plan social portant sur 1995 est en cours d'application. Sa mise en œuvre devrait aboutir à la suppression de 500 emplois en équivalent temps plein. Ce plan social comporte de nombreuses mesures d'âge, notamment des préretraites dans le cadre de l'allocation spéciale du fonds national pour l'emploi. Les reclassements internes se font par mutations accompagnées d'actions de formation. Les départs effectifs de la société reposent également sur le principe du volontariat.

Vous avez dit que, l'Etat étant actionnaire à 97 p. 100 de la SNECMA, ma responsabilité était entière. Je vous l'accorde. Mais je tiens à vous affirmer la volonté du Gouvernement de soutenir l'entreprise, volonté qui se retrouve clairement dans le projet de budget pour 1996, malgré un contexte difficile. Une nouvelle avance remboursable y a ainsi été décidée, avec une première annuité de 186 millions de francs en faveur du nouveau moteur CFM XX, qui doit remplacer le CFM 56, tandis que les soutiens mis en place les années précédentes se poursuivent au profit du moteur GE 90 ou sous la forme du protocole de soutien à la recherche en amont. Je peux

vous assurer, monsieur Brunhes, que le Gouvernement fera tout pour maintenir cette grande industrie qu'est notre industrie aéronautique.

M. le président. La parole est à M. Daniel Colliard.

M. Daniel Colliard. La France est le quatrième pays exportateur au monde ; mais sa flotte est au vingt-cinquième rang. La moyenne d'âge de cette flotte est de quatorze ans. Le tonnage transporté sous pavillon national a été divisé par trois en dix ans. Dans le même temps, le chiffre du personnel embarqué et à terre a été divisé par deux.

Face à la vive concurrence européenne et internationale, si la barre n'était pas redressée, cette situation porterait en elle, à terme, la disparition de notre pays comme grande puissance maritime, c'est-à-dire la perte d'un attribut essentiel de sa souveraineté. C'est dans ce contexte que le Président de la République a déclaré nourrir une grande ambition maritime pour notre pays.

Monsieur le ministre, nous sommes à quelques heures du premier comité interministériel de la mer du nouveau gouvernement. Traduirait-il cette grande ambition ?

Le moment me semble opportun d'insister sur ce que devraient être, aux yeux des parlementaires communistes et de beaucoup de nos compatriotes, les éléments constitutifs d'une véritable politique de la mer.

Je vous le dis avec beaucoup de conviction et un peu de passion, n'éclatez pas, ne privatisez pas, ne vendez pas à l'étranger notre premier armement, la CGM !

Renoncez à légaliser le pavillon de Kerguelen sous lequel le taux d'armement des navires avec du personnel français peut descendre à 35 p. 100 ! Le légaliser signifierait de nouvelles pertes d'emplois. Ce serait d'autant moins justifié que les mesures d'allègement des cotisations patronales rétablissent, aux dires même de notre rapporteur, l'équilibre entre les différents registres du pavillon français.

Soutenez davantage l'investissement dans la flotte de commerce alors que les crédits de paiement sont simplement reconduits dans ce budget !

Incitez les capitaux privés à s'y investir en veillant en même temps, par des mesures appropriées, à ne pas leur ouvrir de simples niches pour des placements spéculatifs !

Déclarez caduc l'accord international sur la fin des aides à la construction navale auquel le précédent gouvernement avait souscrit contre l'avis de l'Assemblée nationale, contre votre propre avis, monsieur le ministre.

A l'époque, député, vous aviez pris une part active au débat. Cette exigence est légitime car ni la Corée du Sud, ni le Japon, ni les Etats-Unis n'ont ratifié cet accord.

Au travers de ces différentes mesures, c'est le sort de nos derniers chantiers navals, dont celui des ateliers et chantiers du Havre qui est en jeu.

Augmentez les crédits pour les ports ! Ils sont en diminution dans ce budget.

Tel est le message que je voulais vous adresser à quelques heures du comité interministériel. Telles sont les grandes lignes à développer si l'on veut que la France existe encore demain en tant que grande nation maritime.

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur Colliard, si je suis tout à fait d'accord avec vous sur le diagnostic, il n'en va de même s'agissant de la thérapeutique.

Comme je l'ai déjà annoncé, le comité interministériel de la mer, présidé par le Premier ministre, se réunira demain. Je peux d'ores et déjà vous dire que d'importantes décisions et orientations y seront prises, sur lesquelles ont déjà travaillé tous les ministres intéressés aux questions de la mer, conformément aux vœux exprimés par M. le Président de la République dans deux importantes déclarations, l'une, cet été, à Rochefort et l'autre, tout récemment, lors de sa visite au Havre. Vous comprendrez qu'il nous faille attendre demain pour connaître le détail des mesures qui seront annoncées. Je puis cependant vous apporter des réponses sur certains points.

Sur la Compagnie générale maritime, le Parlement s'est exprimé. Une loi portant privatisation de cette entreprise a été votée et je ne vous étonnerai pas en vous disant que j'appliquerai la loi. Mais la privatisation ne s'effectuera pas dans le désordre. Un cahier des charges est en cours d'élaboration, qui fixera les conditions d'ensemble que le Gouvernement entend mettre à la vente au secteur privé des participations qu'il détient dans cette entreprise.

S'agissant de l'immatriculation de certains navires aux Terres Australes et Antarctiques Françaises, je tiens à vous apporter les précisions suivantes.

L'immatriculation Kerguelen n'est pas, je l'ai déjà dit, une solution idéale, mais elle constitue, nul ne peut le nier, une solution adaptée à notre marine marchande pour lui permettre de faire face à la concurrence internationale d'une ampleur sans précédent qui sévit dans le transport maritime. C'est une donnée économique incontournable.

Je rappelle que la solution des pavillons *bis*, identiques à notre régime Kerguelen, est mise en œuvre dans tous les pays maritimes européens. Le Danemark, la Norvège, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et, depuis peu, l'Espagne y ont recours pour mettre leur flotte en situation de faire face aux navires armés dans des pays dits de libre immatriculation ou à bas salaires, tout en restant eux aussi sous pavillon national.

La solution française consiste, ai-je besoin de le rappeler, à autoriser l'embauche à bord, sur certaines catégories de navires, de ressortissants étrangers aux côtés de marins, et d'officiers français. Cette formule a permis de réduire efficacement le dépavillonnement massif dont a souffert notre pays dans les années 80 et qui, grâce à l'immatriculation Kerguelen, a été considérablement freiné.

Elle permet à notre flotte de dépasser les 200 unités, de maintenir plusieurs milliers d'emplois d'officiers et de marins de la marine marchande, elle préserve un savoir-faire dans un secteur professionnel porteur. Afin d'assurer la pérennité de ce dispositif, le Gouvernement a souhaité reprendre dans une disposition législative l'actuel décret de 1987, dont certains estiment qu'il est fragile. Le Sénat s'est prononcé favorablement le 19 octobre dernier. J'y insiste, cette disposition ne va pas au-delà du régime existant, c'est-à-dire qu'elle ne prévoit pas son extension à de nouvelles catégories de navires.

Les crédits en faveur de la flotte de commerce auront été en augmentation de 50 p. 100 cette année par rapport à l'année précédente. Ils seront maintenus pour l'an prochain à hauteur de 240 millions de francs. S'y ajoute la part maritime de la taxe professionnelle aux entreprises de transport maritime, qui représente près de 100 millions de francs.

S'agissant des ports maritimes, dont vous avez parlé, je souhaite apporter les précisions suivantes.

Dans le contexte de stricte rigueur qui a présidé à la préparation du projet de budget pour 1996, j'ai veillé à ce que les crédits qui sont alloués pour l'entretien des chenaux d'accès – 394 millions de francs pour les ports autonomes maritimes et 38,8 millions de francs pour les ports d'intérêt national non autonomes – auxquels s'ajoutent 40 millions de francs correspondant à la rémunération des inscrits maritimes armant les dragues dans les services maritimes, soient maintenus à un niveau très sensiblement équivalent à celui qui était inscrit dans la loi de finances initiale pour 1995.

Ces crédits sont en effet attachés à des opérations essentielles pour la sécurité des accès nautiques des ports maritimes et influent sur le niveau de compétitivité de nos ports.

S'agissant des crédits d'investissement, le montant figurant dans le projet de budget pour 1996 permettra de poursuivre les opérations inscrites aux contrats de plan Etat-régions. Pour l'avenir, les travaux entrepris pour la préparation des chartes de place portuaire ainsi que ceux qui ont été engagés dans le cadre de la préparation du schéma national d'aménagement du territoire et du schéma sectoriel des ports permettront de déterminer le niveau des investissements futurs dans les ports maritimes.

Voilà, monsieur Colliard, une réponse très détaillée à votre question.

M. le président. Mes chers collègues, je vous rappelle que les questions sont appelées par périodes de quinze minutes par groupe. Mais, s'agissant d'une durée indicative, je voudrais, pour chacune de ces périodes, donner la parole à au moins trois orateurs.

Dans cet esprit, je la donne à M. Jacques Brunhes.

M. Jacques Brunhes. Madame le secrétaire d'Etat, voici dix-sept ans que j'interviens à ce même endroit de la discussion budgétaire sur les voies d'eau. Certes, des efforts ont été accomplis, mais le retard était énorme. Or, depuis 1994, le déclin des voies navigables s'est poursuivi. C'est le constat que je peux lire dans les rapports de nos rapporteurs. C'est dire notre inquiétude : en France, moins de 4 p. 100 des marchandises sont transportées par voies d'eau, contre plus de 20 p. 100 en Allemagne et plus de 50 p. 100 aux Pays-Bas. Nos partenaires bénéficient d'un réseau fluvial à grand gabarit qu'ils viennent de moderniser et qui est efficace, quand le nôtre est morcelé faute d'investissements. Les conséquences sont connues : engorgement du trafic routier, avec les incidences que l'on sait sur la qualité de l'air, détournement du trafic vers Rotterdam ou Anvers, au détriment des ports français. Bref, nous risquons d'être à l'écart de l'Europe des fleuves et des canaux.

La liaison Rhin-Rhône ne pourra avoir tous ses effets positifs que si, dans le même temps, sont réalisées les liaisons Seine-Nord et Seine-Est unifiant notre réseau à grand gabarit, en connexion avec les grands bassins industriels du Centre et du Nord de l'Europe. C'est ce que préconisait déjà le rapport Grégoire en 1983. Je vous ai bien entendue, madame le secrétaire d'Etat, annoncer, dans votre intervention à la tribune, les crédits d'études pour le tracé Seine-Nord. Mais j'appelle votre attention sur l'urgence de ces liaisons. Elle est évidente quand on constate l'engorgement du trafic routier sur les autoroutes du Nord et de l'Est. Que comptez-vous faire ?

Permettez-moi aussi de dire à nouveau un mot sur le port de Gennevilliers.

Dans le schéma d'aménagement de la région parisienne, Gennevilliers, par l'importance de ses zones d'activité, par son port fluvio-maritime, le deuxième de France, le cinquième d'Europe, a été défini comme un des pôles du développement économique de la région. Or ce port n'est toujours desservi par aucun moyen de transport en commun. La ligne 13 *bis* du métro doit impérativement être prolongée jusqu'à lui, sans attendre METEOR. C'est un dossier que vous connaissez bien, madame le secrétaire d'Etat. La sursaturation de cette ligne et la croissance prévue pour les toutes prochaines années du nombre des voyageurs appellent un dédoublement à la station La Fourche, ne serait-ce qu'au strict point de vue de la sécurité. Ce prolongement désenclaverait tous les quartiers en développement de cette partie des Hauts-de-Seine, parmi lesquels le quartier du Luth, classé grand projet urbain. Il y a urgence.

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

Mme Anne-Marie Idra, secrétaire d'Etat aux transports. Vous évoquez d'abord, monsieur le député, la question des voies navigables. Vous rappelez que vous posez périodiquement cette question. Mais, cette année, la réponse se situe dans un contexte tout à fait différent. Grâce aux dispositions prises en application de la loi d'aménagement du territoire, nous pouvons aujourd'hui, comme Bernard Pons et moi-même avons eu l'occasion de l'indiquer dans le courant du débat, lancer, enfin, les travaux de réalisation de Rhin-Rhône avec un financement que vous connaissez, assuré par EDF, et engager les opérations correspondant au début des travaux de Seine-Nord et Seine-Est. Il est vrai que, pour l'instant, nous en sommes au stade des études, mais, sur ce point, l'ensemble des financements nécessaires – vingt millions de francs – ont bien été inscrits au fonds d'investissement des transports terrestres. Donc, à question traditionnelle, réponse nouvelle !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Et positive !

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. En ce qui concerne les liaisons par les transports en commun entre Gennevilliers et l'ensemble de l'Île-de-France, le prolongement de la ligne 13 *bis* du métro est bien prévu au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région. C'est une opération très intéressante, je vous le confirme bien volontiers. Son coût, malheureusement, n'a pas permis de l'inscrire pour l'instant dans le contrat de plan Etat-région conclu pour la période 1994-1998. Toutefois, nous avons demandé, Bernard Pons et moi-même, à la RATP d'examiner dans quelle mesure une amélioration de la desserte par d'autres moyens des quartiers concernés, pouvait être envisagée, en liaison avec les infrastructures existantes et compte tenu d'une projection à moyen et à long terme. La RATP doit déposer ses conclusions d'ici à la fin de l'année. Le sujet reste donc très ouvert.

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Jean-Claude Bois.

M. Jean-Claude Bois. Monsieur le ministre, les crédits du GIRZOM destinés aux zones minières, essentiellement pour les voiries, la requalification des sites miniers, les équipements sportifs et culturels, font l'objet d'un contrat jusqu'en 1998 entre l'Etat, le Rechar – organisme chargé de la reconversion des bassins charbonniers – le conseil régional et les conseils généraux. Mais l'appart de l'Etat,

qui était de 130 millions de francs, par an de 1990 à 1993 a baissé dès 1994 à 121 millions de francs alors que la moitié du patrimoine est encore à rénover.

Les élus des zones minières expriment leurs craintes : en valeur actualisée, la contractualisation s'est traduite par un recul, d'année en année, des moyens financiers ; le regroupement depuis 1995 des crédits d'aménagement dans le FNADT – le fonds national d'aménagement et de développement du territoire – peut remettre en cause un prochain contrat de plan pour des crédits comme ceux du GIRZOM, qui étaient spécifiques.

Quelle sera l'action de l'Etat pour faire modifier la clé de répartition communautaire concernant les crédits du Rechar, inclus dans les crédits du GIRZOM ?

La situation actuelle des crédits du GIRZOM interdit toute rénovation complète avant vingt ans, c'est-à-dire beaucoup trop tard, vu l'accélération de la dégradation du patrimoine.

M. Raymond-Max Aubert, secrétaire d'Etat au développement rural, a annoncé que l'Etat respecterait ses engagements. Je n'insisterai pas sur mon étonnement que cette réponse à propos des crédits du GIRZOM ait été faite par le secrétaire d'Etat au développement rural, me bornant à rappeler que la population des zones minières est profondément atteinte par le chômage et présente un potentiel fiscal très faible. Par conséquent, il est impossible de faire davantage appel au concours des collectivités territoriales et, pour certaines opérations, aux communes minières. C'est pourquoi l'association des communes minières du Nord - Pas-de-Calais demande, entre autres priorités, une implication budgétaire de l'Etat plus significative, c'est-à-dire plus de crédits, et des taux de subventionnement plus élevés dans les crédits du GIRZOM. Il s'agit d'améliorer et d'adapter le cadre de vie des zones minières dans les meilleurs délais et de soutenir l'emploi dans ce secteur d'activités de la rénovation.

L'aménagement du territoire a en particulier pour mission d'atténuer, voire de gommer certaines disparités entre régions. Monsieur le ministre, pouvez-vous répondre aux craintes exprimées sur la contractualisation, le regroupement des crédits de l'aménagement du territoire et sur l'action à engager par l'Etat pour une plus forte participation européenne à l'enveloppe des crédits du GIRZOM ? Pouvez-vous dire si l'Etat abondera ces crédits, nécessaires pour la population des zones minières et pour assurer ses chances à une région située dans le courant de la mouvance européenne ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au développement rural.

M. Raymond-Max Aubert, secrétaire d'Etat au développement rural. Monsieur le député, je suis désolé, mais c'est moi qui vais encore répondre, parce que, comme vous ne l'ignorez pas, le GIRZOM a été fondu dans un fonds plus large, le FNADT, et il se trouve que je suis chargé du suivi de ces crédits.

J'ai répondu cet après-midi à M. Kucheida, qui évoquait le même problème. Je vous donnerai les mêmes éléments : les subventions accordées par l'Etat aux communes en faveur de la reconversion des bassins houillers étaient assurées par le GIRZOM jusqu'en 1994. Elles le sont désormais, je le répète, par le FNADT, créé par la loi du 4 février 1995, et dans les mêmes conditions qu'antérieurement, conformément à la circulaire du Premier ministre du 15 février 1995. Les instructions données au préfet de région ont insisté sur la nécessité de tenir strictement les engagements contractuels, en parti-

culier vis-à-vis des zones minières. Les crédits délégués au préfet en 1995 ont été calculés dans cet esprit et il en sera de même pour 1996.

Pour évoquer plus précisément les opérations qui vous intéressent, une évaluation précise du linéaire des voiries et réseaux divers restant à traiter, un examen attentif de la capacité des communes concernées à assurer cette charge, un recours efficace aux possibilités offertes par les financements européens, notamment le programme d'initiative communautaire RECHAR, devraient permettre d'achever dans les meilleurs délais l'indispensable mise à niveau de ces équipements publics.

M. le président. La parole est à M. Augustin Bonrepaux.

M. Augustin Bonrepaux. Ma question concerne le fonds d'investissement des transports terrestres. Je voudrais y revenir, monsieur le ministre, parce que la réponse que vous m'avez faite cet après-midi n'était pas très précise et encore moins convaincante.

Ce fonds, je le rappelle, a pour objectif d'améliorer la desserte routière et ferroviaire dans les zones excentrées. Il est financé par la taxe sur les autoroutes qui a été instituée en 1995 et qui va être doublée en 1996. Or, quand on observe les crédits des transports terrestres ou celui des routes depuis 1994, on ne constate aucune évolution. Où sont donc passés ces crédits supplémentaires votés par l'Assemblée ?

Pourtant, les besoins demeurent. Je pourrais vous parler des lenteurs d'aménagement de la RN 20, des raisons pour lesquelles l'autoroute Toulouse-Pamiers, décidée en 1988, est retardée depuis 1993 et n'est pas encore en chantier aujourd'hui.

Quel a été en 1995 le produit de la taxe sur les autoroutes et quel sera-t-il en 1996 ?

Deuxièmement, pourquoi les crédits routiers et ferroviaires ne bénéficient-ils pas des augmentations votées par l'Assemblée ?

Troisièmement, pourquoi supprimer 6 000 kilomètres de lignes ferroviaires pour faire des économies alors que le Parlement vote des crédits supplémentaires ? Pensez-vous que ces fermetures vont contribuer à l'aménagement du territoire ?

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur le député, j'ai déjà eu l'occasion d'indiquer qu'un franc d'argent public était bien un franc d'argent public quelle que soit son origine et que, dans l'actuelle conjoncture budgétaire, le maintien de l'effort pour les programmes routiers impliquait une augmentation de la taxe sur les sociétés d'autoroutes.

Je confirme que la totalité des ressources supplémentaires dégagées par cette augmentation sera bien affectée au programme de construction des autoroutes A 20 et A 75 en particulier, ainsi qu'au programme spécifique de la RN 7, puisque la dotation du fonds à ces opérations passera de 650 millions cette année à 1 650 millions en 1996.

Ces crédits s'ajoutent aux montants des moyens de paiement : 7 100 millions en 1995 et 7 700 millions en 1996, inscrits dans le budget général. Au total, il y aura donc bien une augmentation sensible du budget routier en 1996.

En ce qui concerne l'équilibre financier des sociétés concessionnaires d'autoroutes, je puis vous assurer que, conformément à ce que prévoit explicitement la loi relative à l'aménagement du territoire, des compensations seront négociées avec elles.

Le milliard de francs supplémentaire que vous avez évoqué va donc aux routes.

Le produit de la taxe sur les autoroutes aura atteint un milliard de francs en 1995. Les recettes auront donc été conformes aux prévisions. En 1996, ce sera 2 milliards de francs.

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

M. Jean-Pierre Defontaine. Ma question a trait à la déréglementation.

Jusqu'en 1986, avec l'arrêt que j'appellerai, en raccourci, « Nouvelles frontières » de la cour de justice des Communautés européennes déclarant les règles de concurrence du traité de Rome applicables à ce secteur, les transports aériens avaient été préservés, grâce à leur spécificité et à l'existence d'un cadre juridique international précis, de toute tentative de déréglementation.

Les instances communautaires se sont engagées à partir de 1987, sous le gouvernement de M. Chirac, dans un processus de déréglementation progressif qui devrait s'achever le 1^{er} avril 1997.

Ce processus s'est déroulé en trois phases, la troisième étant constituée par l'adoption, le 23 juillet 1992, de trois règlements communautaires entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1993 et concernant l'accès au marché, la délivrance de licences d'exploitation, et les tarifs aériens. C'est cet ensemble de mesures, couramment appelé le « troisième paquet », qui sera transposé dans le code de l'aviation civile par le projet de loi relatif aux transports qui a été discuté au Sénat la semaine dernière et le sera dans notre assemblée après l'adoption du budget.

Le « troisième paquet » avait été négocié, à l'époque, par Jean-Louis Bianco, et il prévoyait notamment un délai de près de cinq ans pour l'ouverture à la concurrence.

Il introduisait également la notion d'obligation de service public, grande nouveauté dans une construction européenne jusqu'alors marquée par le libéralisme dominant. C'était, en clair, la faculté accordée au gouvernement français, s'il en avait la volonté, de subordonner l'ouverture à une compagnie européenne d'une ligne rentable, par exemple Paris-Marseille, à la prise en charge par cette même compagnie de lignes dites « non rentables », comme Paris-Quimper, Lyon-Nantes, ou d'autres.

Le « troisième paquet » prévoyait en outre la possibilité pour chaque pays de conserver le droit de régler la répartition du trafic entre les aéroports, par exemple entre Orly et Roissy. En particulier, en cas de problèmes graves de saturation et d'environnement, l'ouverture des grandes lignes aériennes au départ d'Orly n'était pas obligatoire avant le 1^{er} avril 1997.

Il traitait, enfin, du contrôle des délocalisations vers les pays à faible coût de main-d'œuvre.

On comprend, dès lors, l'inquiétude du personnel d'Air France, mais aussi d'Air Inter, qui doivent être transformées en compagnies européennes dès le 1^{er} janvier 1996, Air Inter prenant le nom de Air Inter Europe.

Rappelons que la libéralisation du ciel européen a déjà fait perdre à Air Inter environ 800 000 passagers sur les six lignes les plus fréquentées du marché intérieur, du fait de la concurrence des petites compagnies françaises mais aussi du TGV, ce qui était inévitable.

En fonction de la position de nos partenaires de la Communauté – Italie, Allemagne, Grande-Bretagne – en particulier sur les accords avec les pays tiers et le manque d'harmonisation sociale incontestable, la France va-t-elle entreprendre des démarches auprès des instances communautaires pour ne pas compromettre davantage les intérêts de ses propres compagnies ?

M. le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux transports.

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le député, vous avez très clairement rappelé l'historique de décisions engagées largement sous les gouvernements précédents, notamment par Jean-Louis Bianco. Votre question porte essentiellement sur les dispositions, adoptées pour trois ans le 1^{er} janvier 1993 et arrivant donc à échéance le 1^{er} janvier prochain, qui avaient maintenu pour Air Inter, à titre transitoire, des droits exclusifs sur un certain nombre de liaisons. Nous sommes à la fin de cette période transitoire et ces droits exclusifs vont disparaître. C'est ce que nous avons été amenés à constater, hier, devant le Conseil supérieur de l'aviation marchande.

Cette disparition va de pair avec une politique équilibrée dont l'instrument est le fonds de péréquation du transport aérien. L'ensemble des compagnies aériennes, qu'il s'agisse des compagnies privées ou d'Air Inter peuvent avoir accès, pour l'exécution d'obligations de service public et dans le cadre d'une procédure que vous connaissez bien, aux financements offerts par ce fonds. Déjà plusieurs dizaines de dossiers sont en cours d'examen. Il s'agit là d'un dispositif sain et équilibré entre, d'une part, le marché, qui profite aux usagers grâce à l'abaissement des prix lié au développement de la concurrence, et, d'autre part, les obligations de service public et d'aménagement du territoire.

Cet environnement permet à Air Inter, qui s'est engagée dans un projet intéressant et mobilisateur pour l'entreprise, de se préparer à affronter les événements, sans doute plus difficiles, qui se profilent pour 1997, avec l'ouverture aux compagnies communautaires de l'ensemble du marché intérieur.

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

La parole est à M. Claude Birraux.

M. Claude Birraux. Le précédent gouvernement m'avait confié une mission sur l'utilisation des sources d'énergie non polluantes par les transports collectifs. J'ai remis mon rapport en mai dernier, quelques jours avant le changement de gouvernement. Cette concomitance de dates me laisse des doutes sur l'utilité de cette étude. Pour tout dire, je me demande si je n'ai pas travaillé pour le roi de Prusse, le nouveau ministre ayant hérité d'un rapport qu'il n'avait pas commandé.

J'aimerais savoir, monsieur le ministre, quels commentaires vous inspirent les propositions formulées dans ce rapport et quelles sont celles que vous entendez mettre en œuvre.

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur le député, j'attache une importance toute particulière au développe-

ment des sources d'énergie peu polluantes dans les transports. Comme vous le proposiez dans votre rapport, une part accrue du programme interministériel de recherche sur les transports terrestres sera affectée à la recherche dans le domaine des carburants alternatifs. Grâce à ces travaux, nous pourrions arrêter en toute connaissance de cause une politique de mise en œuvre réelle des carburants alternatifs, à la fois dans les transports collectifs et dans les transports individuels. Cette réflexion s'appuiera sur des opérations de démonstration, dont certaines sont déjà en cours. C'est ainsi que des bus fonctionnant au gaz sont en cours d'expérimentation à Lille, à Lyon et à Marseille, l'objectif étant d'arriver à utiliser chaque carburant de manière optimale.

Enfin, vous aviez qualifié la fiscalité du gaz propane liquéfié de « fiscalité aberrante ». La forte réduction de la taxe intérieure sur les produits pétroliers appliquée au GPL, qui a été votée vendredi dernier par l'Assemblée nationale, devrait vous donner satisfaction et je ne peux, en tant que ministre chargé des transports, que m'en réjouir avec vous.

M. le président. La parole est à M. Yvon Bonnot.

M. Yvon Bonnot. L'aménagement du territoire constitue une priorité essentielle pour l'Etat. A cet égard, un certain nombre de décisions doivent connaître aujourd'hui un début de concrétisation, qu'il s'agisse de dispositions à caractère financier ou de textes à vocation de planification, d'organisation et de programmation.

Chacun a bien conscience que l'aménagement du territoire ne relève pas uniquement du budget que nous examinons. Il doit, comme l'emploi, diriger l'ensemble de l'action du Gouvernement et, plus largement, des acteurs socio-économiques et politiques.

Comme vous le savez, monsieur le ministre, j'ai eu l'occasion de rédiger pour M. le Premier ministre un rapport relatif à une politique globale et cohérente pour le littoral français, où la problématique de l'aménagement du territoire est évidemment omniprésente. Ce n'est pas le moment d'en débattre ; demain peut-être.

J'aurais souhaité évoquer la question des dessertes maritimes, ferroviaires, routières et aériennes, qui sont essentielles pour l'avenir des zones littorales, sans oublier celle des autoroutes de l'information. Je m'en tiendrai ce soir aux dessertes aériennes.

Ayant bien conscience que le problème concerne l'ensemble du territoire national, j'aimerais connaître plus précisément les conditions de mise en œuvre du fonds de péréquation des transports aériens. Il me paraît particulièrement nécessaire d'envisager le fonds comme un outil permanent d'aménagement du territoire, destiné à assurer un abaissement significatif du coût du passage aérien pour certaines destinations difficiles à desservir. Ainsi, le coût du billet aller-retour Lannion-Paris avoisine aujourd'hui les 3 000 francs, prix quasi identique à celui d'un aller-retour Paris-New York. Et je pourrais citer bien d'autres exemples.

Il ne serait pas acceptable que le fonds de péréquation ne serve qu'à équilibrer globalement les comptes d'une compagnie nationale, certes en situation de concurrence, mais qui n'est pas, tant s'en faut, la seule à intervenir en termes d'aménagement du territoire.

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur le député, la loi de finances pour 1995, puis la loi d'orientation pour

l'aménagement et le développement du territoire ont abouti à la création du fonds de péréquation des transports aériens. Le décret du 9 mai relatif au fonctionnement du fonds précise les caractéristiques des liaisons concernées ainsi que la procédure d'attribution des subventions. Cette procédure est encadrée par le règlement communautaire d'accès au marché, qui prévoit deux étapes préalables à toute subvention pour l'exploitation d'une liaison :

Premièrement, l'imposition d'obligations de service public ; il s'agit en fait des contraintes d'exploitation que devra respecter tout transporteur sur la liaison concernée ;

Deuxièmement, le lancement d'un appel d'offres au cas où aucun transporteur ne se présenterait pour exploiter la liaison en respectant ces obligations de service public et sans subvention.

La nécessité de recourir à un appel d'offres ouvert à l'ensemble des transporteurs communautaires, dans la limite, jusqu'en avril 1997, du cabotage consécutif pour les transporteurs étrangers, est la garantie d'une sélection transparente et non discriminatoire. Par ailleurs, il convient de préciser que la subvention éventuellement versée à l'issue de cette procédure est une compensation pour l'exécution d'obligations de service public, tenant compte du déficit généré par le service. Il ne s'agit donc pas, monsieur le député, de combler le déficit global d'un transporteur.

Il est à noter que les obligations de service public imposées aux transporteurs peuvent comprendre une contrainte tarifaire qui consisterait, par exemple, à fixer un tarif maximal sur la liaison. Certaines collectivités locales ont utilisé cette possibilité, notamment pour l'exploitation des liaisons Orly - Le Puy et Orly - Montluçon. Mais toute baisse significative des prix du billet augmente nécessairement le déficit de la liaison et, par conséquent, la charge supportée non seulement par le fonds de péréquation, mais aussi par les collectivités locales, dont la participation, dans l'hypothèse de la fixation d'un tarif maximal, passe de 20 à 40 p. 100.

Je sais qu'il existe un problème tarifaire sur diverses lignes. L'ouverture à la concurrence, si elle risque de pénaliser un certain nombre de compagnies, peut en revanche être bénéfique pour l'utilisateur, qui est au cœur de nos préoccupations.

M. le président. La parole est à M. Marcel Roques.

M. Marcel Roques. Parmi les priorités retenues par le Gouvernement dans le budget routier figure l'aménagement de l'autoroute A 75, et je m'en réjouis. Cependant, la répartition des échangeurs, notamment sur la dernière section, paraît peu adaptée. Dans la zone classée 5 b, zone particulièrement déshéritée où les collectivités locales ont dû intervenir lourdement, ainsi que les fonds structurels européens, les décisions de l'Etat ne vont pas coïncider avec ces efforts collectifs puisque, selon le schéma actuel, cette zone ne doit pas être irriguée par un échangeur. Est-il possible, monsieur le ministre, d'obtenir une réalisation de cette nature dans l'intérêt des usagers ?

Dans la même région, la route nationale 112 a été retenue dans le cadre du contrat de plan, mais simplement pour des études. Or il serait important, puisqu'elle assure la liaison entre deux régions, de faire activer les travaux dans l'intérêt des économies régionales, mais aussi pour réduire le nombre des accidents sur un axe particulièrement dangereux. Comptez-vous, monsieur le ministre, faire activer les travaux sur ce secteur ?

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur le député, rien de ce qui concerne le département de l'Hérault ne m'est étranger. (*Sourires.*)

La RN 112, qui constitue l'axe Albi-Castres-Mazamet-Méditerranée, supporte un trafic ne dépassant guère 8 000 véhicules par jour. Par ailleurs, étant parallèle à l'actuelle autoroute A 61, ses fonctions s'avèrent principalement locales. C'est pourquoi les aménagements à prévoir sur les liaisons Albi-Castres et Mazamet-Béziers ne pourront être que qualitatifs. En revanche, entre Castres et Mazamet, les aménagements à réaliser entrent dans le cadre du raccordement de ces deux pôles d'activités à Toulouse et sont, par conséquent, plus ambitieux. Une enveloppe de 300 millions de francs est réservée à cet effet dans l'actuel contrat de plan.

Dans votre département, une enveloppe de 155 millions de francs a été inscrite pour aménager la RN 112 au niveau de Portel-Moulin-d'Abraham et au droit de Béziers avec la réalisation de la rocade nord.

Le créneau de Portel-Moulin-d'Abraham, d'un montant de 25 millions de francs, sera achevé, je pense, au début de l'année 1996.

Enfin, dans le cadre de la révision du schéma directeur routier national, l'étude d'une liaison éventuelle entre Lyon et Narbonne comportera l'examen d'une amélioration de la desserte du secteur des monts Lacaune.

Pour ce qui concerne l'autoroute A 75, les travaux se poursuivent à un rythme soutenu. Ainsi, en 1996, deux nouvelles sections seront mises en service: l'Escalette-Soubès et le triangle de Ceyras. L'année 1996 verra, au premier semestre, le lancement de l'enquête publique sur le tronçon final: Pézenas-Béziers.

J'ai le plaisir de vous confirmer qu'afin de desservir la zone d'activité proche des villages de Montblanc et de Servian, que nous connaissons bien tous les deux, le principe de la réalisation d'un demi-échangeur orienté vers Béziers a été retenu. Les Biterrois seront contents!

M. le président. Pour le groupe République et Liberté, la parole est à M. Jean Urbaniak.

M. Jean Urbaniak. Ma question porte sur l'opération de préfiguration de la politique de pays.

Le développement de cette nouvelle territorialité, vous l'avez rappelé à plusieurs reprises, monsieur le ministre, constitue l'un des axes prioritaires de votre budget. Nous avons ainsi noté qu'au moment où s'organisent les consultations régionales pour l'élaboration du schéma national d'aménagement du territoire, quarante-deux pays tests vont faire l'objet d'une préfiguration de la politique de pays, politique qui devrait se traduire par des engagements financiers dès 1996.

On ne peut que se réjouir d'une telle démarche, mais affirmer que l'Etat est l'acteur primordial dans cette opération implique, bien évidemment, que les crédits destinés à matérialiser cette ambition trouvent dans votre budget une expression concrète et convaincante. Quel serait, en effet, le sens d'une évaluation des modalités de fonctionnement des pays tests si, dès la mise en œuvre de l'opération, les outils financiers destinés à réparer les inégalités territoriales étaient *de facto* limités, trop limités pour être opérationnels, notamment dans les régions déjà très défavorisées comme l'est, par exemple, le Nord - Pas-de-Calais.

Dans le Nord - Pas-de-Calais, l'Artois nord - retenu comme pays test - accumule les handicaps. Ceux liés à l'histoire industrielle d'une région où se trouvent concen-

trée la moitié des friches industrielles françaises. Ceux liés à la pauvreté chronique de ses communes: je ne rappellerai pas les comparaisons de potentiels fiscaux citées tout à l'heure.

Ne bénéficiant pas d'une intervention des fonds structurels communautaires au titre de l'objectif 1, le pays de l'Artois nord ne peut plus espérer aujourd'hui une éventuelle compensation de son retard par rapport aux autres arrondissements du bassin minier limitrophes du Hainaut belge, en raison même de l'amenuisement des moyens financiers affectés au Fonds national d'aménagement et de développement du territoire. Par ailleurs, on ne peut pas dire que les montants prévus dans les dotations du budget de la DATAR soient de nature à favoriser une réelle incitation en faveur du redéveloppement économique global de ce bassin d'emploi.

Or, monsieur le ministre, des projets solides existent. Le pays de l'Artois nord est en train, par exemple, de concentrer ses efforts sur la future réalisation de la plateforme multimodale de transport d'intérêt européen de Dourges, évoquée par Mme le secrétaire d'Etat, ou encore sur la création d'un centre de culture vivante consacré aux arts forains, pour lequel M. le ministre de la culture s'est engagé.

L'étude des entités d'ancrage de cette nouvelle territorialité que sont les pays va-t-elle bénéficier d'un accompagnement financier de l'Etat suffisant pour corriger, au plus près des réalités, les inégalités du développement? Plus particulièrement, y aura-t-il des mesures budgétaires de soutien aux projets du pays de l'Artois nord?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au développement rural.

M. le secrétaire d'Etat au développement rural. Monsieur le député, afin de mettre en place l'opération de préfiguration des quarante-deux pays tests dont fait partie effectivement le pays de l'Artois nord, un crédit du Fonds national d'aménagement et de développement du territoire a été réservé sur la tranche nationale, afin de lancer, dès l'automne 1995, un certain nombre d'études complémentaires ou d'études débouchant sur des actions.

A la demande de M. Bernard Pons et de moi-même, le délégué à l'aménagement du territoire a informé les préfets concernés de cette possibilité budgétaire le 12 octobre dernier, en leur demandant, en accord avec les sous-préfets désignés comme correspondants pour chacun des pays tests, de faire des propositions d'utilisation de ce fonds. Ces études seront financées à 80 p. 100 et pourront atteindre un montant compris dans une fourchette de 100 000 à 250 000 francs.

Quant aux mesures de soutien ultérieures aux projets communs de développement qui auront été définis dans le cadre de ces pays et à chacune des actions retenues par l'ensemble des acteurs locaux concernés, elles seront financées, il faut que vous le sachiez, par les lignes budgétaires traditionnelles. Mais il est vrai que le FNADT pourra intervenir en complément afin de faciliter, le cas échéant, leur réalisation.

En tout état de cause, l'optique du pays, cet espace de cohérence, n'est probablement pas de dépenser plus, mais de dépenser mieux.

M. le président. La parole est à M. Alain Ferry.

M. Alain Ferry. Madame le secrétaire d'Etat aux transports, le contrat de Plan Etat-SNCF est arrivé à échéance le 31 décembre 1994. Vous étudiez actuellement la

teneur du prochain contrat réclamé à cor et à cri depuis un an par la SNCF. Celui-ci devrait couvrir la période 1996-2000.

La négociation va donc logiquement être conclue pour la fin de l'année. Or, pour l'instant, il semble que ni les usagers, ni les syndicats, ni les élus n'aient été consultés.

M. André Fanton. Eh oui !

M. Alain Ferry. Il faudrait pourtant remettre complètement à plat le problème du transport ferroviaire et associer tous les partenaires concernés. Envisagez-vous d'intégrer les personnes précitées au sein du comité de pilotage et de prendre réellement en considération leur point de vue ?

La maintenance et la construction du réseau ferroviaire auxquelles la SNCF est contrainte contribue fortement à la dette que l'entreprise doit supporter. Si cette prise en charge des infrastructures par la SNCF apparaît légitime pour les lignes commerciales largement bénéficiaires, elle est en revanche contestable quand il s'agit de maintenir en activité des réseaux secondaires souvent déficitaires, mais nécessaires pour desservir le monde rural, et notamment certains secteurs enclavés.

Dès lors que l'exploitation de telle ou telle ligne ne correspond à aucune logique économique pour l'entreprise, mais repose exclusivement sur une volonté politique d'aménagement du territoire, elle devrait être confiée à l'Etat. La loi Pasqua de février 1995 abonde dans ce sens, puisqu'elle prévoit le principe du conventionnement pour les lignes déficitaires.

Madame le secrétaire d'Etat, les orientations qui seront fixées dans le cadre du nouveau contrat de plan prendront-elles réellement en considération la nouvelle politique des services publics telle que l'organise la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire qui se met en place, et de quelle manière ?

M. le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux transports.

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le député, sur la méthode, on ne peut pas dire qu'il n'y a pas de concertation avec les usagers ou les cheminots. Je vous rappelle que j'ai reçu la principale fédération des usagers, que les organisations syndicales de cheminots ont elles-mêmes été reçues à plusieurs reprises par nos plus proches collaborateurs, et que nous nous préparons à les recevoir nous-mêmes.

Par ailleurs, et ainsi que je l'ai déjà indiqué, la représentation nationale, en l'occurrence la commission de la production et des échanges, sera saisie par nos soins du projet de contrat de plan. Nous en sommes actuellement à la phase de discussion et de préparation. A notre demande, le président de la SNCF a organisé pour demain une table ronde avec les organisations syndicales afin que soit assuré le plus large dialogue social et que soient très largement pris en considération les problèmes financiers, mais également les problèmes sociaux et d'aménagement du territoire.

M. Léonce Deprez. Très bien !

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Les considérations que vous avez à juste titre formulées sur le rôle éminent joué par la SNCF en matière d'aménagement du territoire doivent être prises en considération dans le cadre de ce contrat de plan.

Vous connaissez la situation financière de cette grande entreprise nationale, mais également la désaffection d'une partie de nos concitoyens à son endroit. C'est précisé-

ment cette désaffection qui, par les pertes de chiffre d'affaires qu'elle entraîne, est, malheureusement, très largement à l'origine des difficultés financières, mais aussi sociales et, dans une certaine mesure, morales, de l'entreprise.

Le premier moyen de regagner la confiance, et donc de rétablir la situation, réside dans une politique de reconquête commerciale dont le premier élément doit être la qualité du service rendu aux usagers. D'autres efforts partagés sont, bien sûr, à mettre en place dans une optique de donnant-donnant.

J'ai parlé de confiance, une confiance forte dans les valeurs et les capacités de la SNCF, et d'une exigence fondée sur cette confiance quant à ses capacités à maîtriser ses coûts, à reconquérir les usagers et à définir des programmes d'investissement plus directement en rapport avec les préoccupations des usagers et de la collectivité.

Sur la question plus précise des lignes de service public, il est clair que le redressement auquel nous pensons en termes de maîtrise des coûts, de redressement commercial et de réhabilitation des relations entre les usagers et la SNCF est le meilleur moyen de contribuer à atteindre l'objectif que vous poursuivez. Un autre moyen consiste à utiliser de façon optimale les crédits du fonds d'investissement des transports terrestres, qui a été largement évoqué tout au long de cette journée.

M. Léonce Deprez. Très bonne réponse.

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

M. Jean Urbaniak. Ma seconde question concerne l'organisation du paysage aérien français et la nécessité d'affirmer le rôle des infrastructures aéroportuaires de province.

L'importance du volet aérien dans la politique des transports s'est concrétisée par l'ouverture du fonds de péréquation des transports aériens, fonds qui devrait permettre d'équilibrer les dessertes aériennes commandées par des impératifs de développement régionaux.

Si l'aménagement du territoire intègre, depuis plusieurs années, la problématique d'une meilleure irrigation de l'ensemble du pays, la déconcentration des flux aériens en direction des aéroports de province semble tout de même tarder à s'affirmer. Certes, les équipements de province seront concernés par l'établissement d'un schéma national, mais il conviendrait de mieux valoriser le potentiel d'utilisation et de développement de tels aéroports et de véritablement décentraliser l'offre de transport aérien. Vous l'avez d'ailleurs précisé dans votre intervention à la tribune, madame le secrétaire d'Etat. Cette prise de position rejoint très directement la conviction de nombreux élus de la région Nord - Pas-de-Calais qui jugent, par exemple, que l'aéroport de Lille est le plus apte à soulager provisoirement les aéroports de Paris de leurs excédents de trafic.

La qualité de la nouvelle aérogare, qui sera ouverte aux passagers dans six mois, n'a d'ailleurs pas échappé à Air-Inter qui assurera, dès le 28 octobre prochain au départ de Lille, des liaisons quotidiennes avec toutes les grandes villes françaises et plusieurs grandes métropoles européennes. S'il est vrai que notre région souffre de l'héritage de son histoire, elle espère aujourd'hui tirer profit de sa géographie et de la situation stratégique de son infrastructure aéroportuaire.

Monsieur le ministre, comment comptez-vous encourager et accompagner l'indispensable essor des aéroports qui ne se situent pas dans le grand bassin parisien, et quelle vocation entendez-vous assigner à la plate-forme de la métropole lilloise ?

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur le député, ainsi que je l'ai dit dans ma communication en conseil des ministres à propos de l'aménagement organisé de Roissy-Charles-de-Gaulle, les plates-formes aéroportuaires régionales représentent une chance pour l'aménagement du territoire et le Gouvernement fera tout pour les développer. Il ne s'agit pas de concentrer à Paris et dans la région parisienne l'essentiel du trafic aérien.

Avec 800 000 passagers par an, je reconnais bien volontiers que l'aéroport de Lille occupe, dans le système aéroportuaire français, une place plus qu'honorable puisqu'il se situe au huitième rang des aéroports de province, en dépit de la concurrence que lui apporte la liaison TGV entre Lille et Roissy. Ce trafic justifie la création d'une nouvelle aérogare qui sera mise en service en avril 1996 et qui pourra accueillir plus d'un million de passagers.

Compte tenu de l'intérêt présenté par la création d'une nouvelle aérogare, l'Etat, l'Union européenne et les collectivités territoriales ont assuré l'essentiel du financement de ce programme, qui s'élève à 231 millions de francs.

A long terme, le Gouvernement a prévu de retenir pour la desserte de la région parisienne un nouveau site dans l'ensemble du grand bassin parisien, permettant de construire une troisième grande plate-forme.

Mais, dès à présent, je vous le répète, le Gouvernement s'attache à décentraliser au maximum la desserte aérienne du pays et à encourager l'évolution qui tend à constituer des plates-formes de correspondance dans les grandes villes de province. C'est dans ce cadre que l'aéroport de Lille doit trouver sa véritable vocation.

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions du groupe République et Liberté.

Nous en revenons aux questions du groupe RPR.

La parole est à M. Yves Van Haecke.

M. Yves Van Haecke. Monsieur le secrétaire d'Etat au développement rural, je voudrais appeler votre attention sur ce qui me semble être une incohérence de la carte de notre politique nationale d'aménagement lorsque les zones des primes d'aménagement du territoire ne recouvrent pas les zones classées territoires ruraux de développement prioritaire.

Sans revenir sur la définition des territoires ruraux de développement prioritaire, disons simplement qu'ils visaient essentiellement à recouvrir les zones classées en objectif 5 b des fonds structurels communautaires – il s'agit essentiellement de grandes zones rurales – mais également les zones de l'objectif 2, c'est-à-dire les zones de reconversion industrielle.

La carte des zones éligibles à la prime d'aménagement du territoire a été entérinée en 1994 après une longue négociation avec la Commission de Bruxelles, qui souhaitait plutôt conduire le Gouvernement français à « ramasser » les zones. Cette carte prend en compte la définition précédente et reflète largement la situation héritée des années 60 et 70. Elle est donc plutôt restrictive.

Dans ces conditions, si les créations d'emplois et le développement économique à partir du développement endogène sont largement encouragés par les dispositions

existantes et celles issues de la loi du 4 février 1995, le maintien de grosses entreprises industrielles et l'accueil d'unités pouvant éventuellement dépendre d'un important groupe industriel ne sont pas pris en charge comme il le faudrait.

Il ne s'agit pas d'une hypothèse d'école. Tel est en effet le problème qui se pose au sein même de ma circonscription, notamment dans la ville dont je suis le maire. Le comble sera atteint lorsque la ville et les cantons que je représente seront classés en zones de revitalisation rurale. Certes, une telle situation n'est sans doute pas unique, mais elle ne doit pas être non plus très répandue. Monsieur le secrétaire d'Etat, comment, à l'avenir, comptez-vous corriger ce que je considère être une injustice ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au développement rural.

M. le secrétaire d'Etat au développement rural. Monsieur le député, vous soulevez un problème incontestablement complexe.

Il faut d'abord remarquer que les deux zonages que vous avez évoqués, les territoires ruraux de développement prioritaire et les zones éligibles à la prime d'aménagement du territoire, relèvent de deux logiques différentes.

Comme vous le savez, le zonage des territoires ruraux de développement prioritaire a été fixé par un décret de décembre 1994 qui a regroupé les zones de l'objectif 5 b, c'est-à-dire les zones considérées par la Communauté comme des zones de développement rural prioritaire ; les territoires ruraux des zones de l'objectif 2, et eux seuls ; enfin, certaines zones du FIDAR qui n'appartenaient pas aux zones de l'objectif 2. Cette notion a été reprise par la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire.

Pour ce qui concerne les zones PAT, vous avez décrit assez précisément la longue négociation qui a eu lieu avec Bruxelles. Il s'agissait de définir un zonage de pays susceptibles d'accueillir des investissements industriels à forte mobilité géographique. C'était le centre même des négociations que le Gouvernement a eues avec la Communauté à l'époque. La Communauté a d'ailleurs souhaité que ce zonage se rapproche de celui de l'objectif 2 « Reversions industrielles ». Finalement, un décret de février 1995 a fixé les nouvelles zones PAT. Je crois pouvoir dire que la France a été plutôt bénéficiaire puisque 40 p. 100 de la population française se trouve aujourd'hui concernée par les zones PAT.

Il est évident cependant que dans certains cas, et tel est malheureusement celui de votre circonscription, on peut se trouver en zone PAT et ne pas être en territoire rural de développement prioritaire. A l'inverse, on peut aussi se trouver en territoire rural et ne pas bénéficier de la PAT. En tout état de cause, tous les grands projets industriels font l'objet d'une étude au cas par cas par la délégation à l'aménagement du territoire. En fonction des régimes qui s'appliquent, les aides proviennent de fonds différents et quelquefois de fonds européens. Sachez, en tout cas, que tout projet industriel d'importance qui pourrait concerner le sud-est de l'Yonne sera analysé avec beaucoup de bienveillance.

M. Yves Van Haecke. Merci, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le président. La parole est à M. Alain Poyart.

M. Alain Poyart. Monsieur le ministre, je veux appeler votre attention sur un problème bien spécifique, puisqu'il s'agit de l'obsolescence, reconnue depuis des années, de la

route nationale 2 dans sa traversée du département du Nord, et plus particulièrement en ce qui concerne la section comprise entre Maubeuge et Avesnes-sur-Helpe.

Cette situation a, bien entendu, des conséquences économiques redoutables, les entreprises refusant de s'installer dans un secteur mal desservi. Mais les conséquences humaines ne sont pas moins graves. En quatre ans, entre Maubeuge et Avesnes, soit sur une portion de quinze kilomètres, il y a eu dix-huit morts et quarante blessés graves lors d'accidents de circulation. Ce triste bilan est la conséquence directe de l'inadaptation de cette route à un trafic quotidien de 7 500 véhicules. Et cela ne peut, hélas ! que s'aggraver, puisque les estimations à court terme prévoient 12 500 véhicules par jour.

Cette situation, monsieur le ministre, ne peut perdurer. Certes, je n'ignore pas qu'il existe d'ores et déjà un dossier de prise en considération ainsi qu'un avant-projet sommaire d'itinéraires avec comme parti d'aménagement, à terme, une route express à deux fois deux voies. Certes, je sais aussi qu'une somme de quarante millions de francs a été inscrite en faveur de ce secteur dans le cadre du XI^e Plan, somme qui de surcroît sera abondée à hauteur équivalente par des fonds européens dans le cadre de l'objectif 1. Cela devrait permettre de financer les études définitives, les acquisitions foncières et, peut-être même, l'aménagement préalable d'ouvrages d'art entre Maubeuge et Avesnes-sur-Helpe.

Ainsi, toutes les conditions sont réunies pour l'inscription au XII^e Plan des crédits nécessaires à la concrétisation de cette voie express. A ce jour, cependant, aucun des crédits n'a été dépensé et, de ce fait, les services de l'Etat ne seraient pas prêts pour une inscription définitive de la route nationale 2 au XII^e Plan.

Monsieur le ministre, je ne méconnais pas les déboires du contournement de Maubeuge par le sud-ouest, qui permet la jonction des routes nationales 2 et 49. Mais, quel que soit le tracé définitivement retenu pour ce contournement, celui-ci aboutira au même endroit sur la route nationale 2. Techniquement, cela ne justifie donc pas le non-démarrage des travaux. Seule une réelle volonté politique permettra de débloquent ce dossier. Monsieur le ministre, est-il prévu de commencer à consommer en 1996 les crédits inscrits pour la rénovation de la route nationale 2 ?

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Axe routier structurant, reliant la région parisienne à la frontière belge par Soissons, Laon et Maubeuge, la route nationale 2 a vocation à être, à terme, aménagée de manière progressive en route express.

Dans sa partie septentrionale, entre Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge, les conditions d'écoulement du trafic ainsi que le niveau de sécurité de cette route rendent son aménagement prioritaire.

D'ores et déjà, comme vous l'avez rappelé, le XI^e Plan a prévu une enveloppe de 40 millions de francs pour réaliser les acquisitions foncières et les premiers travaux préparatoires. L'avant-projet sommaire d'itinéraire mené sur la RN 2 se poursuit. L'objectif est d'obtenir une déclaration d'utilité publique permettant de réaliser les acquisitions foncières et les premiers travaux préparatoires au cours du Plan actuel afin de pouvoir engager véritablement les chantiers dès le XII^e Plan, comme vous l'avez demandé, entre Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge.

Il convient enfin de noter que, sur la RN 2, la principale opération de l'actuel contrat de plan Etat-région concerne le projet de contournement sud-ouest de Maubeuge, dont la procédure de déclaration d'utilité publique est en cours.

Je vais donner des instructions très précises à la direction des routes afin qu'elle considère ce projet comme prioritaire et pour que la réalisation des travaux soit inscrite au XII^e Plan.

M. le président. La parole est à M. André Fanton.

M. André Fanton. Monsieur le ministre, sauf erreur de ma part, la Basse-Normandie, avec Caen, est la seule région de France qui ne bénéficie pas encore de l'électrification des lignes ferroviaires. Le moins que l'on puisse dire est donc que nous sommes en retard.

La SNCF, après s'être beaucoup fait prier, a décidé d'électrifier la ligne Paris-Caen-Cherbourg, mais elle a réclamé une participation aux collectivités locales, alors que dans la plupart des autres régions l'électrification s'est faite aux frais de la SNCF. Nous avons donc versé plus de 200 millions de francs en fonds de concours. Par ailleurs, le département du Calvados a dépensé 600 millions de francs pour supprimer les passages à niveau, exigence posée par la SNCF pour faire circuler des trains rapides. Les travaux se terminent et, dès le printemps prochain, les nouveaux horaires seront mis en service.

Alors que, depuis des années, la SNCF explique aux voyageurs que l'existence de parcours plus longs et les retards permanents sont des maux passagers, que quand l'électrification sera réalisée, les services seront plus nombreux, meilleurs, plus rapides, plus confortables, nous apprenons incidemment – car la SNCF continue à cultiver le goût du secret qui a toujours fait sa gloire – que les horaires et les services ne seraient pas du tout conformes à ce qui a été promis. Je vous en donne quelques exemples.

La ville de Lisieux, capitale du pays d'Auge, ne serait plus desservie que par neuf relations par jour au lieu de onze à douze aujourd'hui.

M. François Rochebloine et M. Jean-Louis Idiart. Miracle ! (*Sourires.*)

M. André Fanton. Les dessertes de fin de journée seraient avancées et il n'y aurait plus aucune liaison directe entre Lisieux et Paris. En résumé, il y aurait moins de trains, les parcours seraient plus longs, les trains partiraient plus tôt.

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Et les prix seraient plus élevés ?

M. André Fanton. Probablement, puisque la spécialité de la SNCF est de demander des suppléments même quand les trains vont moins vite.

Cette entreprise semble ignorer, et c'est pourquoi je me permets d'insister auprès de vous, monsieur le ministre, qu'il existe une politique d'aménagement du territoire. Or, dans le cadre de cette politique, le Gouvernement vient de retenir le pays d'Auge comme pays d'expérimentation. Ne serait-il donc pas possible de rappeler à la SNCF que la politique d'aménagement du territoire s'impose à elle comme aux autres ?

Les contribuables du pays d'Auge ont payé pour avoir de meilleures dessertes avec la capitale. La ville de Lisieux a versé 3,3 millions de francs, moyennant quoi elle aura moins de trains qu'avant et les temps de parcours seront plus longs. Comment voulez-vous expliquer aux contribuables qu'il s'agit d'une politique raisonnable ?

Si j'en juge d'après ce qu'on lit en ce moment dans les journaux, la SNCF serait décidée à demander aux collectivités locales de participer à tous ses travaux à l'avenir. Mes chers collègues, j'appelle votre attention sur la prudence dont vous devrez faire preuve quand vous aurez à prendre des décisions de ce genre.

M. Jean-Pierre Brard. C'est juste !

M. André Fanton. Pour vous faire payer, elle sera toujours prête à prodiguer des promesses, mais, le moment venu, elle ne les tiendra plus.

M. Jean-Louis Idiart. Comme Chirac !

M. André Fanton. Monsieur le ministre, ne laissez pas la SNCF donner un si mauvais exemple ! C'est pourquoi je vous demande d'intervenir auprès d'elle – puisque j'ai cru comprendre qu'une négociation était en cours – pour que, de temps en temps, elle cesse de tout cacher à ceux qui ont des responsabilités et qu'elle se souvienne que la politique d'aménagement du territoire ne consiste pas, quand on a fait financer des travaux par les collectivités locales, à leur dire ensuite que les trains ne s'arrêteront plus, qu'il s'agissait simplement de les faire aller loin et vite, et qu'elles n'ont qu'à les regarder passer.

M. Jean-Pierre Brard. Il faut brûler un cerge à Sainte-Thérèse !

M. Jean-Louis Idiart. M. Fanton est encore plus sévère que nous !

M. André Fanton. Je vise la SNCF et non le Gouvernement !

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur Fanton, en vous écoutant j'ai reconnu des accents que je connais bien.

Des chantiers importants d'électrification perturbent actuellement la circulation des trains sur la ligne Paris-Cherbourg.

Ces travaux seront bientôt achevés et l'électrification sera effective en mai 1996, réduisant ainsi le temps de parcours.

Dès le 2 juin 1996, les trains circuleront à 160 kilomètres-heure, puis à 200 kilomètres-heure en septembre.

M. André Fanton. Pas sur Lisieux !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Le gain de temps sera alors d'au moins quinze minutes sur certaines dessertes telles Paris-Lisieux, Caen et Cherbourg.

M. André Fanton. Caen, oui !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Paris-Lisieux aussi, je vous le dis monsieur Fanton.

M. André Fanton. On verra !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Je vous le dis très clairement.

M. André Fanton. Merci, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Je veillerai à ce qu'il en soit ainsi.

M. André Fanton. C'est ce que je vous demandais.

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. De plus, des trains directs seront programmés à destination de Caen et de Cherbourg.

D'ores et déjà, la concertation est engagée entre les élus, les usagers et la SNCF. Une nouvelle grille de desserte et d'horaires tenant compte des demandes des usagers sera très prochainement soumise à l'examen de la région Basse-Normandie.

En tout cas, monsieur Fanton, je vous donne acte que la politique d'aménagement du territoire s'impose à la SNCF comme aux autres. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. André Fanton. Merci !

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

La parole est à M. Rémy Auedé.

M. Rémy Auedé. Monsieur le ministre, je veux évoquer le devenir des services de l'équipement, après les orientations arrêtées dans la loi sur l'aménagement du territoire.

Partons d'un fait : 232 emplois seront supprimés en 1996. Il est vrai que cela concernera essentiellement l'administration centrale de l'équipement. Cependant, depuis quinze ans, 15 000 emplois ont été supprimés dans ce ministère dont les activités ont été en partie privatisées, supprimées, éclatées. De ce fait, les services de l'équipement ont des difficultés à faire face à certaines situations, par exemple lors d'événements climatiques exceptionnels.

On constate désormais, un peu partout, un réel danger d'effacement des responsabilités publiques nationales dans le secteur de l'équipement, de l'aménagement du territoire et des transports, ce qui ne va pas manquer, entre autres, de poser des problèmes aux communes de taille moyenne et, encore plus, aux communes en milieu rural.

Enfin, les personnels de ces services sont inquiets et posent beaucoup de questions.

Monsieur le ministre, ne faudrait-il pas stopper tout ce qui pourrait encore aggraver la situation dans ces services, notamment arrêter de supprimer des subdivisions, des centres d'exploitation, assurer le maintien des compétences et de l'efficacité des directions départementales, cesser de partager des subdivisions entre l'Etat et les départements, sortir les parcs et les ateliers du système des comptes de commerce qui les étouffe ?

Dans un autre domaine, ne pensez-vous pas que la direction générale de l'aviation civile devrait demeurer sous statut public et se développer dans le champ de la fonction publique ?

De même, ne faudrait-il pas renforcer les activités maritimes, leur donner une autre ambition et leur ouvrir d'autres initiatives ?

Enfin, d'une façon plus générale, l'administration de l'aménagement du territoire, de l'équipement, des transports et de la mer correspond à des besoins particuliers engageant la responsabilité de l'Etat. Son bon fonctionnement nécessite des dispositions et des qualifications spécifiques. L'avenir ne peut donc résider dans une uniformisation administrative ou une polyvalence déqualifiante, mais bien dans le développement particulier de chacun des secteurs, dans leur articulation et leur complémentarité à seule fin de satisfaire les usagers.

Monsieur le ministre, qu'allez-vous faire à propos des services de l'équipement ? Quelles sont vos intentions ?

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur le député, la loi du 2 décembre 1992 fixe le cadre de la mise à disposition des conseils généraux des directions départementales de l'équipement en prévoyant la conclusion de conventions pluriannuelles d'activité. Elle ouvre également la possibilité de réorganiser et de placer sous l'autorité fonctionnelle du président du conseil général certaines parties de ces services.

A ce jour, le bilan de ce dispositif est plutôt positif. Majoritairement, les conseils généraux se satisfont d'une telle mise à disposition. Dix-sept départements ont cependant eu recours à la réorganisation des services.

Pour ma part, je suis convaincu du bien-fondé de cette solution. Elle assure un équilibre pragmatique entre les intérêts respectifs de l'État, des départements, des communes et des agents, qui conservent leur statut, et elle préserve les objectifs de service public.

Il me paraît important désormais de faire vivre plus avant cette logique conventionnelle, éventuellement sous forme expérimentale, en formalisant au mieux la commande du conseil général ainsi que les résultats à atteindre, et en développant les méthodes permettant de rendre compte des activités. C'est sur ces bases que se fonde le devenir des directions départementales pour ce qui concerne l'exercice des compétences du conseil général.

Je profite de votre question pour saluer l'action au quotidien de tous les agents de l'équipement sur le terrain. Nos cantonniers et tous nos agents assument notamment de difficiles tâches d'astreinte dans des conditions souvent extrêmement précaires. Je tiens donc à les remercier pour la façon remarquable dont ils remplissent leurs tâches. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur le ministre, depuis quelques années, j'interviens à l'occasion du débat sur le budget des transports pour défendre les transports en commun et leur développement, en particulier dans la partie de la région parisienne qui m'est la plus chère et où nous voyons le soleil se lever avant Paris.

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial. A l'est rien de nouveau !

M. Jean-Pierre Brard. Jamais, sans doute, le sujet n'a été autant d'actualité qu'aujourd'hui.

En effet, durant les derniers mois – et vous vous êtes d'ailleurs exprimé sur ce sujet – la pollution atmosphérique a atteint de tels pics qu'il n'est pas pensable, dans la durée, de ne pas faire des transports collectifs une priorité absolue tant pour le développement harmonieux, équilibré des zones urbaines et même rurales, si l'on veut voir un peu plus loin, que pour la réduction de la fracture sociale sur laquelle, monsieur le ministre, vous êtes déjà intervenu. Cela nous vaudra d'ailleurs de nous voir, la semaine prochaine, pour examiner des problèmes spécifiques. De ce point de vue, les transports en commun permettent de désenclaver des quartiers, de combattre le phénomène d'enfermement.

Enfin, il y a les raisons de santé publique. En effet l'Île-de-France, région capitale, subit quotidiennement les encombrements d'automobiles alors que le développement des transports collectifs pourrait permettre de résoudre durablement le problème.

Or force est de constater, monsieur le ministre, que le réseau banlieue-banlieue est quasiment inexistant, puisque le maillage de ces transports se fait toujours selon le schéma habituel, c'est-à-dire en toile d'araignée, alors qu'il répondrait à un besoin manifeste de la population, ainsi que l'a démontré le succès rencontré par le tramway Saint-Denis-Bobigny, dont la fréquentation dépasse toutes les prévisions, toutes les projections.

Avec plusieurs maires de communes de l'Est parisien – et je suis sûr que certains de nos collègues vont être sensibles à cette énumération : Vincennes, Rosny, Noisy-le-Sec, Fontenay-sous-Bois et Montreuil, rejoints depuis par d'autres – nous agissons pour obtenir l'amélioration et la densification du réseau dans cette zone où vivent plusieurs centaines de milliers d'habitants, mais qui est sous-équipée. Nous travaillons d'une façon inédite et fructueuse, je tiens à le souligner, avec le syndicat des transports parisiens et la RATP. Les discussions ont progressé et cette collaboration de maires d'engagements politiques très différents – cela ne vous aura pas échappé, car ce n'est pas si fréquent en région parisienne – semble faire ses preuves.

Cela me permet de souligner au passage, monsieur le ministre, puisque l'intercommunalité est l'une des préoccupations de votre département ministériel, que cette formule fonctionne bien, pour peu qu'elle soit librement consentie et non imposée par on ne sait qui ou, plutôt, par on sait trop qui quand cela vient d'en haut.

Alors que les projets sont à la veille d'être entérinés, nous attendons de vous, monsieur le ministre, un soutien à notre démarche et, vous l'avez bien compris, car cela est en filigrane dans mon propos, un engagement que les projets retenus seront réalisés.

Puisque M. Fanton nous a parlé de Thérèse de Lisieux...

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Sainte Thérèse !

M. Jean-Pierre Brard. ... je souhaite que nous ne soyons pas obligés d'attendre jusqu'à la Saint Glinglin. (*Sourires.*)

Je comprendrais très bien que vous ne puissiez pas nous donner de dates précises. Mais mes collègues élus de cette partie de la banlieue est et moi-même souhaitons simplement obtenir de votre part, monsieur le ministre, l'engagement de soutenir notre démarche en vue de favoriser la réalisation de ce réseau, sur la base des plans déjà élaborés, car cela permettrait d'assurer le désenclavement de certains quartiers dont j'ai parlé.

Qu'en est-il de votre volonté de soutenir ce type de projet comme alternative au tout route et au tout autoroute – mis en œuvre dans cette partie de la banlieue comme ailleurs – et comme réponse partielle au problème de la pollution ? En question subsidiaire et complémentaire, je vous demande si vous accepteriez de recevoir les maires concernés.

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur le député, c'est avec plaisir que j'ai écouté une déclaration de bon sens.

M. Jean-Pierre Brard. Je suis normand, comme M. Fanton.

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Vous venez d'évoquer un problème sérieux.

Dans la région parisienne, la plupart des déplacements se font effectivement de banlieue à banlieue et il est indéniable que la mise en place de transports en commun entre villes de banlieue donne d'excellents résultats. Malheureusement, il ne sera pas possible de couvrir ainsi l'ensemble de la région parisienne.

Cela dit, je suis très ouvert à toutes les propositions en ce sens. Nous devons nous rencontrer dans quelques jours et je suis prêt à vous recevoir accompagné par les maires concernés, dans le cadre d'une intercommunalité volontairement acceptée. Vous savez certainement que je suis un farouche partisan de l'indépendance des communes car je pense qu'il existe, profondément ancré dans notre pays, un patriotisme communal.

S'agissant des problèmes de pollution, je me suis exprimé dernièrement à propos des trois pics de pollution qu'ont connus Paris et la région parisienne, deux au mois d'août, un le 10 octobre.

Malgré ce qui a pu être écrit, je n'ai jamais dit qu'il fallait maintenir le trafic automobile dans sa totalité. J'ai simplement précisé que, en cette matière comme en d'autres, il fallait faire preuve de bon sens. Je vous indique d'ailleurs que, curieusement – je dois cette précision à mes services, qui sont bien renseignés – les deux journées du mois d'août en cause et le 10 octobre ont été les trois jours où la circulation automobile avait été la moins importante à Paris intra-muros et dans la région parisienne. C'est pourquoi j'ai alors déclaré que si, dans la question de la pollution de l'air, il fallait prendre en compte la circulation automobile, d'autres éléments avaient aussi leur part de responsabilité.

Monsieur Brard, je tiens à vous rendre attentif au fait que, derrière ce problème difficile, se cachent fréquemment des intérêts économiques considérables, souvent étrangers. Tel était le cas lorsque, il y a quelques années, on nous a « vendu » le pot catalytique.

M. François Rochebloine. Eh oui !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. A l'époque, il nous a été indiqué qu'avec cet équipement tous les problèmes seraient réglés.

M. André Fanton. Voyons !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Savez-vous que, pour fonctionner correctement, un pot catalytique doit avoir une certaine température, laquelle n'est atteinte que si le véhicule effectue un trajet d'au moins quatre kilomètres ? Or le trajet moyen en circuit urbain est de deux kilomètres et demi. Autrement dit, on nous a vendu le pot catalytique en affirmant qu'il allait permettre de régler les problèmes de pollution en milieu urbain, alors que c'est justement en milieu urbain qu'il ne fonctionne pas !

M. André Fanton. C'est ce que disait M. Calvet !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Même en matière de pollution, il faut donc être attentif aux conséquences économiques des décisions que nous prenons.

Je ne suis pas un obstiné. Ainsi que j'ai eu l'occasion de le déclarer, je suis médecin. Je suis donc très soucieux de la qualité de l'air que nous respirons à Paris. Cependant, je ne voudrais pas que, emportés par un élan géné-

reux, nous prenions des décisions qui auraient des conséquences graves tant sur le plan de la mobilité à Paris et dans la région parisienne qu'au niveau de l'activité économique.

C'est la raison pour laquelle, monsieur Brard, c'est avec plaisir que je vous recevrai à la tête de votre délégation. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. le président. Nous en avons fini avec les questions du groupe communiste.

Nous en revenons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Alain Rodet.

M. Alain Rodet. Monsieur le ministre, l'avenir de la partie ouest du Massif central, que vous connaissez bien, est largement conditionné par un double désenclavement, routier et ferroviaire.

Pour ce qui concerne la desserte routière, ma question porte sur l'achèvement du programme de mise à deux fois deux voies du tronçon hors péage de la future autoroute A 20 Vierzon-Limoges-Brive. Initialement, les financements devaient être en place à l'horizon 1996. Nous y sommes. Mais, l'an dernier, votre prédécesseur nous a annoncé que, finalement, la date à retenir devait être 1998.

Il resterait à ce jour pour environ 1,3 milliard à 1,4 milliard de francs de travaux à réaliser. Pouvez-vous m'assurer que tous les financements correspondant à ces besoins seront bien en place en 1998 ?

Pour ce qui concerne la desserte par chemin de fer, deux interrogations subsistent. Pour les grandes lignes d'abord, c'est-à-dire l'axe Paris-Limoges-Brive-Toulouse, je souhaiterais que vous puissiez user de votre influence auprès de la direction de la SNCF afin que cette grande entreprise fasse preuve de moins de rigidité en matière de circulation des rames TGV. En effet, moyennant quelques aménagements pas forcément très coûteux, du moins par rapport à ce qu'il pourrait être prévu dans le cadre du schéma directeur des TGV, disons de l'ordre de moins d'un milliard de francs, il serait possible de gagner une demi-heure. On mettrait ainsi Limoges à deux heures trente de Paris et Brive à trois heures trente, en attendant des programmes plus ambitieux. Encore faut-il savoir si la SNCF accepterait, moyennant, bien sûr, un plan d'investissement à déterminer, d'assouplir sa position pour ce qui concerne les rames TGV.

L'autre interrogation, déjà évoquée, c'est l'éventualité de la suppression de lignes secondaires dans cette partie du Massif central. Leur transfert sur route risquerait, vous le savez, de précipiter l'effacement d'arrondissements entiers dans le centre de la France, scénario inacceptable. Nous vous demandons de nous aider, de nous rassurer aussi, en commençant peut-être par demander une application claire de la directive communautaire de juillet 1991 ; qui impose la transparence comptable entre la gestion des infrastructures ferroviaires et l'exploitation proprement dite. Ce double effort qui exige le concours de l'Etat et de la SNCF, serait une garantie importante pour préserver les chances de cette partie du Massif central.

M. Jean-Louis Idiart et M. Augustin Bonrepaux. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au développement rural.

M. le secrétaire d'Etat au développement rural. Monsieur le député, le désenclavement du Massif central, vous êtes bien placé pour le savoir, est en effet une des toutes premières priorités de la politique d'aménagement du territoire.

Sur le plan routier, trois grands axes transversaux sont engagés ou vont l'être incessamment : la route Centre Europe-Atlantique, l'autoroute A 89, Bordeaux-Clermont-Lyon, qui devrait d'ailleurs s'appeler prochainement A 73 par un de ces mystères de l'administration (*Sourires*)...

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Par une volonté politique !

M. le secrétaire d'Etat au développement rural. Voilà une volonté politique qui m'échappe ! (*Sourires*.)

... et enfin la nationale 88 qui borde tout le sud du Massif central. A cela s'ajoutent les deux grands axes Nord-Sud, l'autoroute Paris-Clermont, qui se poursuit par l'A 75, et l'autoroute Paris-Limoges-Brive-Toulouse.

Pour ce qui vous concerne plus particulièrement, monsieur le député, vous êtes davantage intéressé, me semble-t-il, par l'A 20 et la route Centre Europe-Atlantique.

L'A 20 est actuellement en cours de réalisation entre Vierze et Brive-la-Gaillarde. Je puis vous assurer que la mise en service globale de cette autoroute – gratuite, comme vous l'avez rappelé – sera effective en 1998. Les financements nécessaires sont en place ; la dotation de 1995, qui approchait 600 millions de francs, sera reconduite en 1996. A titre d'exemple, le contournement d'Uzerche, qui représente des travaux tout à fait considérables, devrait être achevé d'ici l'été prochain.

La route Centre Europe-Atlantique, entre La Rochelle et l'autoroute A 6 Paris-Lyon, bénéficie, au titre de l'actuel contrat de plan, de plus de 3 milliards de francs de crédits, dont 380 millions de francs en Haute-Vienne, en particulier pour la déviation de Saint-Junien dont les travaux ont été engagés.

Rappelons, par ailleurs, l'effort particulier – et ce n'est pas un vain mot – consenti par l'Etat en Limousin : 80 p. 100 des financements inscrits au contrat de plan Etat-région – un peu plus d'un milliard au total – proviennent de crédits d'Etat.

J'en viens aux trains à grande vitesse, ou du moins à la mise progressive aux normes grande vitesse de la ligne Paris-Limoges-Brive-Toulouse. Cette ligne, vous le savez, a été retenue au schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Ce schéma précisera la programmation de ces différentes réalisations. Cet axe, effectivement important du point de vue de l'aménagement du territoire, fera l'objet d'un examen tout particulier, notamment sur le point de savoir si l'on peut envisager, comme je l'ai dit, une mise progressive aux normes grande vitesse.

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. J'y veillerai. C'est du reste la ligne de l'ancien *Capitole*.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

M. Jean-Yves Le Déaut. Monsieur le ministre, madame, monsieur les secrétaires d'Etat, chaque année depuis dix ans, dans le cadre du budget de l'équipement et des transports, on pose la question rituelle du TGV Est. (*Sourires*.) Je suis cette année le cinquième ou le sixième, mais je vous parlerai plus précisément de l'aspect lorrain de ce dossier.

Si l'on en reparle chaque année, c'est que le projet n'en finit pas d'être financièrement bouclé.

M. Bérégozovoy avait opté pour une liaison directe entre Paris et le sud de Metz, dans un premier temps, avant de construire, dans un second temps, la voie Lorraine-Strasbourg. Puis M. Balladur a opté pour une réalisation en deux phases simultanées, d'une part entre Paris et Vandières, près de Pont-à-Mousson, d'autre part entre Sarrebourg et Strasbourg, le tronçon reliant la région de la Moselle à Sarrebourg se trouvant quant à lui différé de plusieurs années.

M. Balladur avait assorti ce dispositif d'un plan de financement qui fixait de manière très précise le montant des contributions de la Communauté européenne, de l'Etat, du grand-duché de Luxembourg, des régions et de la SNCF.

Or ce plan de financement, pourtant considéré comme acquis, ne sera définitivement arrêté, avez-vous dit, que l'an prochain. Est-ce à dire que les décisions prises par le gouvernement Balladur seraient devenues caduques – ne voyez là aucun procès d'intention – ou encore que le Gouvernement français aurait décidé de réduire sa participation ?

Rappelons que l'Allemagne a décidé d'investir 650 milliards de francs dans ses chemins de fer. Cela nous ramène à l'intéressante question posée tout à l'heure par un de nos collègues sur les rapports entre le ferroviaire et le routier.

Au moment où l'Allemagne, donc, consacre 650 milliards de francs sur dix ans à la rénovation de ses chemins de fer, où elle va apurer à hauteur de 24 milliards de francs par an la dette accumulée du fait des insuffisances de l'ancien réseau, pouvons-nous nous permettre de tergiverser à propos de la liaison ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Allemagne ? Je souhaiterais donc des éclaircissements sur ce financement.

Ma deuxième question sera plus brève. Dès lors que le projet est réalisé en deux phases dissociées, Strasbourg-Sarrebourg et la Moselle-Paris, la gare « Lorraine » ne peut être construite dans l'immédiat – vous avez récemment répondu sur ce point dans une lettre à un sénateur. Cela veut donc dire que les trains devront passer, en attendant que la gare « Lorraine » soit construite, soit par Metz, soit par Nancy. Vieille querelle ! Sitôt qu'on parle de Metz et de Nancy, on rallume les guerres picrocholines en Lorraine ! Heureusement pour moi, je suis au milieu, à Pont-à-Mousson. (*Sourires*.) Comment allez-vous résoudre cette question très délicate du passage des trains, soit par Metz, soit par Nancy, pendant la période transitoire ? Il vous faudra être très diplomate.

Enfin, dernière question, alors que Metz et Nancy bénéficieront des avantages du TGV, la vallée de la Moselle en subit actuellement tous les inconvénients. Le maire de Nancy, le président de la région Lorraine ont été reçus par le Gouvernement, mais les maires de mon secteur, confrontés à toutes les nuisances, n'ont jamais été invités. Etes-vous prêt, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, à recevoir une délégation de tous les maires de ce secteur, afin d'étudier, sur un plan technique, les problèmes d'environnement ? Ils ne sont pas contre le TGV, ils souhaitent simplement pouvoir discuter de certains aménagements.

M. le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux transports.

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le député, ce sont des précisions et des apaisements, s'il en était besoin, que je me dois de vous apporter. Ces questions sur TGV Est auront permis, tout au long de la journée, de préciser les choses.

Ce projet, tel qu'il avait été arrêté par le gouvernement d'Edouard Balladur, représente, rappelons-le, 25 milliards de francs. Nous confirmons totalement la décision prise à l'époque d'assurer à la SNCF une rentabilité minimum des capitaux investis de 8 p. 100.

Il en résulte qu'il faut trouver 13 milliards d'argent public.

Comment va-t-on les réunir ?

Trois milliards et demi seront accordés par les collectivités locales – il manque une ou deux délibérations, mais c'est en principe décidé –, 3,5 milliards ont été demandés à l'Union européenne. La Commission dispose de tous les éléments nécessaires pour décider, mais la décision ne nous a pas encore été notifiée. Elle le sera vraisemblablement à l'occasion du dernier Conseil de fin d'année. Le Luxembourg, pour sa part, envisage de participer à hauteur de 450 millions. Nous en avons eu, à plusieurs reprises, confirmation orale par Mme le ministre des transports du grand-duché. Le reste, c'est-à-dire la différence entre les 13 milliards et ce qui aura été acquis, sera donc assuré par l'Etat.

J'espère que les montants que je viens d'indiquer seront confirmés, mais il reste des aléas, notamment sur le montant définitif de ce qu'accordera la Commission. Quoi qu'il en soit, les 13 milliards seront réunis, puisque l'Etat s'est engagé à apporter le complément nécessaire. Le financement sera assuré par le fonds d'investissement des transports terrestres dont nous avons, dans le courant de la journée, évoqué le financement et les modalités d'intervention.

S'agissant de la gare « Lorraine », je ne garderai, monsieur le député, de rallumer des guerres que vous avez vous-même qualifiées de picrocholines. Comme vous le savez fort bien, à la suite du rapport de la commission d'enquête sur cette question, les préfets concernés ont été chargés d'étudier les points qui avaient déjà reçu un avis favorable de principe, mais qui nécessitaient encore quelques ajustements.

Parmi ces questions figure la localisation la meilleure des gares dans votre région. Sur ce point, il faut laisser ces études et cette concertation se dérouler, afin d'éviter de jeter la moindre goutte d'huile sur un éventuel brasier.

M. Jean-Yves Le Déaut. Et le rendez-vous ?

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Nous avons manifesté, Bernard Pons et moi-même, un tel souci de recevoir toutes les délégations qu'il va de soi, bien entendu. Une délégation à votre convenance peut tout à fait compter sur l'ouverture de nos agendas.

M. le président. C'est sur cette ouverture que nous en avons terminé avec les questions du groupe socialiste. (*Sourires.*) Nous en revenons aux questions du groupe UDF.

La parole est à M. Nicolas Forissier.

M. Nicolas Forissier. Monsieur le ministre, le désenclavement routier dans le monde rural, vous le savez, est une nécessité absolue pour certains départements, comme l'Indre. Il doit permettre de maintenir et surtout de développer l'activité économique, de favoriser l'implantation d'entreprises, la création d'emplois, mais aussi d'améliorer les conditions de vie en milieu rural. Dans cet esprit, la

politique de l'équipement et des transports doit permettre, dites-vous, de « consolider les solidarités territoriales grâce au désenclavement et à une desserte équilibrée entre les différents pôles ».

Dans cet esprit, je voudrais à nouveau appeler votre attention sur un aménagement routier complémentaire à la mise en service de l'autoroute A 20, aménagement peu onéreux et pourtant essentiel, mais que nous ne parvenons pas à faire réaliser.

Dans le cadre de la mise en service de l'autoroute A 20, et plus particulièrement du contournement autoroutier de l'agglomération de Châteauroux, une réflexion a été menée sur l'aménagement de la rocade de Châteauroux entre l'échangeur nord, à la hauteur de Déols, la route nationale 151 qui représente l'axe Poitiers-Issoudun-Bourges, et le carrefour de la route départementale 67 qui, elle, représente l'axe nord-sud Tours-Montluçon.

La réalisation d'une voie express qui va de l'échangeur nord de Déols à la route nationale 151 est en cours d'aménagement, dans le cadre du programme de contournement financé par l'Etat.

Le conseil général et le conseil régional, pour leur part, ont décidé de reconstruire entièrement, dès 1996, la route départementale 67. Mais un problème reste en suspens : entre la voie express et la route départementale 67, il existe trois kilomètres de rocade, propriété de l'Etat, qu'il conviendrait de remettre en état le plus tôt possible dans le cadre d'un programme déjà présenté aux services de la direction des routes et qui comprend, outre les chaussées, deux carrefours giratoires.

La modernisation de ces trois kilomètres de rocade suffirait à faire sauter un verrou très gênant pour le désenclavement d'un tiers du département de l'Indre et son rattachement direct au réseau autoroutier. C'est l'exemple concret de ces petits verrous qu'il faut faire sauter, qui souvent ne mettent en jeu que des sommes limitées, mais dont la suppression a des conséquences décisives sur le rééquilibrage et le développement de nos territoires. Envisagez-vous de soutenir ce type d'aménagements, notamment celui que je viens de citer ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au développement rural.

M. le secrétaire d'Etat au développement rural. Monsieur le député, comme vous l'avez rappelé, l'accessibilité des zones rurales, si elle n'est pas la seule condition de leur développement, en reste évidemment un préalable indispensable.

Une grande part de ce désenclavement relève des conseils généraux, dans le cadre de la voirie départementale. Sur le plan national, le désenclavement des régions les moins bien desservies constitue une priorité aux yeux de l'Etat ; j'ai eu l'occasion de le rappeler lors d'une précédente question. Il en est notamment ainsi de la desserte du centre de la France, sur laquelle les besoins apparaissent aujourd'hui les plus forts.

Le problème précis que vous évoquez a trait à l'aménagement ponctuel de la rocade existante de Châteauroux, entre la RN 151 vers Issoudun et la RD 67 vers La Châtre. En l'occurrence, il s'agit de réaliser deux carrefours giratoires et d'aménager les trois kilomètres les séparant. Je vous le dis, monsieur le député, et je crois que M. Bernard Pons s'associera volontiers à cet engagement : l'Etat est prêt à s'engager sur cet aménagement, sous réserve, naturellement, que les collectivités locales apportent leur contribution financière. Bernard Pons et moi-même demanderons aux services, en particulier à la

direction des routes, d'accélérer l'instruction de ce dossier et de prendre contact avec les collectivités intéressées afin de faire sauter ce verrou dont nous mesurons le désagrément pour une grande partie du département de l'Indre.

M. le président. La parole est à M. Maurice Dousset.

M. Maurice Dousset. Monsieur le ministre, madame, monsieur le secrétaire d'Etat, j'aurais pu vous parler ce soir du troisième aéroport international de Paris, puisque la région Centre est candidate. Mais nous aurons bientôt l'occasion d'y revenir, et je vous dirai alors pourquoi il faut le faire chez nous, et à quel endroit. (*Sourires et applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Cela étant dit, je vous interrogerai sur les transports collectifs régionaux.

La loi du 4 février 1995 pour l'aménagement et le développement du territoire, suivant en cela les recommandations du rapport Haenel, prévoit, dès 1996, la passation de conventions expérimentales entre certaines régions et la SNCF, pour un transfert de compétences aux régions en matière de transports collectifs régionaux.

Les régions souhaitent ce transfert, qui correspond bien à leur mission d'aménagement du territoire. Depuis plusieurs années déjà, elles ont signé des conventions d'exploitation avec la SNCF. Souvent, elles ont beaucoup investi pour la modernisation de ce service public, monsieur Fanton, et nous nous réjouissons des résultats obtenus.

Aujourd'hui, les régions ont élaboré leurs schémas régionaux de transport. Mais il est évident qu'elles ne s'engageront dans cette nouvelle étape qu'avec l'assurance qu'il n'en résultera pas de nouveaux transferts de charges.

Elles attendent donc les résultats de l'audit sur les comptes de la SNCF, audit piloté par les régions en collaboration avec l'Etat et la SNCF elle-même. Elles attendent aussi que l'Etat assure les transferts de ressources nécessaires.

Madame le secrétaire d'Etat, ces crédits sont-ils bien prévus dans le budget que vous nous présentez aujourd'hui ?

M. le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux transports.

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le président Dousset, Bernard Pons et moi-même connaissons votre intérêt pour la réalisation d'une plate-forme aéroportuaire dans le Centre. Et vos dossiers font partie de ceux sur lesquels, très vraisemblablement, Jacques Douffiagues travaillera avant de nous remettre ses propositions.

A votre question concernant la régionalisation des services régionaux de voyageurs de la SNCF – et donc l'application des recommandations du rapport Haenel – je répondrai que nous avons prévu d'appliquer la loi du 4 février 1995 d'aménagement du territoire, sur ce point-là comme sur les autres.

Cela signifie le démarrage d'une phase d'expérimentation avec des régions volontaires, qui devrait débiter un an après l'adoption de la loi, c'est-à-dire l'année prochaine. Je souligne le caractère expérimental de cette démarche. Il n'est pas question de forcer quelque région que ce soit, ni de s'engager dans des opérations sans aucune concertation entre les régions, la SNCF et l'Etat.

Nous souhaitons donc mener, l'année prochaine, de véritables expérimentations avec plusieurs régions. Et vous avez déjà eu l'occasion de me dire que votre propre région pouvait être intéressée.

Votre question porte aussi sur les transferts financiers. Ma réponse sera double.

Les crédits afférents au fonctionnement ou à l'équilibre de ces lignes, qui sont des lignes de service public d'aménagement du territoire – et subventionnées à ce titre – figurent au budget. Le budget de la SNCF comporte bien des dotations relatives à l'équilibre des services régionaux de voyageurs.

Lorsque Bernard Pons et moi-même aurons choisi les régions expérimentales, les crédits en question leur seront transférés et confiés à leur gestion, de façon à éviter le type de désagrément évoqué tout à l'heure par M. Fanton.

Un second type de crédits peut être mobilisé au bénéfice des services régionaux de voyageurs : ceux du fonds d'investissement des transports terrestres. Nous avons eu l'occasion d'en parler la semaine dernière à l'occasion du premier comité de gestion. Ce fonds intervient d'ores et déjà dans certains investissements : amélioration des gares, investissements nécessaires aux accélérations de vitesse et matériels destinés spécifiquement au transport régional.

Nous avons l'intention de renforcer la capacité de ce fonds au bénéfice de ce type d'investissement, en particulier au bénéfice des régions qui seraient engagées dans l'expérimentation.

La mobilisation de ces deux types de moyens montre bien l'importance stratégique que nous attachons au développement de ces expérimentations dans le cadre du contrat de Plan Etat-SNCF, en application de la loi d'aménagement du territoire.

M. le président. La parole est à M. Léonce Deprez.

M. Léonce Deprez. Monsieur le ministre, nous avons pris bonne note de votre déclaration exprimant votre volonté d'appliquer la loi Pasqua du 4 février 1995 et de mettre à profit les outils que cette loi vous assure aujourd'hui pour aménager le territoire.

Pouvez-vous me confirmer que le fonds d'investissement des transports terrestres servira bien à l'aménagement du territoire, qu'il servira bien à financer un plus, pour favoriser le rééquilibre de la vie économique et sociale à travers le territoire français ?

A titre d'exemple, je vous ai suggéré de compléter l'échangeur reliant l'A 16 au littoral du Pas-de-Calais par la réalisation de ce que nous appelons le « pont vert », par référence à la présidente de la région Nord-Pas-de-Calais, et par la réalisation des travaux nécessaires pour relier l'A 16 au littoral sud de la côte d'Opale.

Je souhaiterais que, par le canal de ce fonds d'investissement des transports terrestres, nous aboutissions à un avenant au contrat de plan Etat-région Nord-Pas-de-Calais. Car il est évident que cet ouvrage est un complément indispensable si l'on veut revitaliser le littoral sud du Pas-de-Calais.

Ma deuxième question porte sur l'autre outil que la loi a créé : le fonds national d'aménagement du territoire.

M. le secrétaire d'Etat nous a fait un excellent cours ce soir sur ce que nous devons attendre de la notion de pays. Le pays doit être l'œuvre des forces locales qui proposent au niveau national des espaces cohérents de solidarité économique et sociale, avec des projets porteurs d'avenir. Nous avons bien compris la leçon et nous nous appliquerons donc à lui donner suite.

Mais un autre aspect de l'utilisation du fonds national d'aménagement du territoire concerne le financement des projets de pays. Tout à l'heure, notre collègue Yvon Bon-

not a évoqué le rapport qu'il a rédigé. J'en ai moi-même rédigé un pour le gouvernement précédent sur l'aménagement touristique de la France. Le fonds national d'aménagement du territoire ne pourrait-il pas bénéficier au littoral français ? Je pense plus particulièrement aux régions sous-développées du littoral qui souffrent de leur position excentrée et qui manquent d'activités économiques.

Dans le contrat de Plan, le développement du littoral avait été inscrit. Et nous avions espéré qu'une partie du fonds national d'aménagement du territoire contribuerait au financement d'équipements structurants, pour redonner de l'espoir, des activités et des emplois à un littoral terriblement marqué par le chômage et la pauvreté.

Ce fonds national d'aménagement du territoire ne pourrait-il pas être orienté, selon une politique volontariste exprimée par le Gouvernement, en direction du littoral français en général et du Nord-Pas-de-Calais en particulier ?

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur le député, j'ai bien entendu vos deux questions qui ont trait aux deux fonds créés par la loi du 4 février 1995 : le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables ; et le fonds national d'aménagement et de développement du territoire.

Le fonds d'investissement des transports terrestres a été effectivement fait pour financer plus et pour financer d'autres choses. Comme Mme Idrac vient de le rappeler, nous avons présidé, voici quelques jours, le comité de gestion de ce fonds. Je peux vous assurer que le Parlement y est largement représenté et que vos collègues ont bien l'intention de veiller à ce qu'il soit utilisé comme le législateur l'a voulu. Par conséquent, je réponds tout à fait positivement à votre question sur ce sujet.

Concernant le problème particulier de l'autoroute A 16, qui sera en service fin 1997 entre Amiens et Boulogne pour la desserte de la côte d'Opale, je dois vous avouer que rien n'est prévu actuellement vers Le Touquet. Toutefois, j'étudierai cette question dans le cadre des contrats de Plan et nous verrons ce que nous pouvons faire. Car je ne suis pas en mesure de vous répondre et de prendre aujourd'hui un engagement.

Le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire, quant à lui, a été instauré pour financer les opérations de pays. Vous me demandez s'il peut financer des opérations sur le littoral, notamment sur une zone qui a plus particulièrement souffert. Je vous réponds par l'affirmative, dans la mesure où il s'agit d'opérations ponctuelles, faciles à individualiser, ayant, en quelque sorte, une véritable identité.

Ce fonds a été créé pour apporter une certaine souplesse ; nous n'allons donc pas l'appliquer avec une rigueur aveugle. Dans le cadre de l'aménagement du territoire, une opération spécifique sur le littoral, dans un secteur bien déterminé, peut donc tout à fait être envisagée.

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

La parole est à M. Etienne Garnier.

M. Etienne Garnier. Monsieur le ministre, vous m'avez promis de répondre aux questions que je vous ai posées cet après-midi, et qui étaient des questions en forme politique. Car je trouve intéressant de demander ce que fait le Gouvernement dans les domaines majeurs que sont la construction navale, la construction aéronautique et les ports.

Les présidents et les structures industrielles de la construction navale et aéronautique attendent des décisions d'ordre financier, militaire et civil, qui peuvent d'ailleurs concerner l'Europe, que M. Gallois, lui ou un autre, prendra. Peut-être vaudrait-il mieux que ce soit un autre qui les prenne, mais enfin, c'est comme ça... (*Sourires.*)

Troisième domaine, les ports. Il ne pourra y avoir de bon aménagement du territoire, si nous n'adoptons pas une autre politique en matière portuaire, de préférence différente de celle de M. Dupuybaudy.

Mais ces questions vous ont déjà été posées, monsieur le ministre. Je conclurai donc sur une affaire qui concerne la Compagnie générale maritime.

Depuis des années, on a été très avares de commentaires sur les problèmes maritimes et la façade maritime. Le thème a resurgi avec la campagne présidentielle puis, l'élection passée on a oublié de mettre sur pied une structure appropriée, gouvernementale ou pas. Je ne suis pas responsable de cet oubli, mais enfin c'est comme ça, alors même que depuis deux mois, les propos sur « l'ambition maritime » et « la grandeur » refléussent. Tout cela est épatant, mais rien ne se concrétise.

En définitive, il convient que l'Etat privatise rapidement la Compagnie générale maritime – s'il y a des acheteurs, par « appartements » ou pour la totalité – afin de ne pas laisser perdre de l'argent à cette compagnie dont la flotte est vieillissante et qui n'est plus à même de rendre les services qu'elle avait vocation à rendre.

Bref, il importe, monsieur le ministre, que vous vous livriez à cette tâche fondamentalement nécessaire d'aménagement du territoire.

Mais pourquoi ne pas aller plus loin ? Il est exclu que le Premier ministre, accablé de travail, puisse présider un comité interministériel de la mer. Les ministres iront la première fois, la deuxième fois, puis la troisième fois, mais tout cela est très fatigant. Pourquoi donc ne pas imaginer qu'un spécialiste de ces problèmes siège auprès de vous, dans une structure où les élus pourraient avoir, de temps en temps, leur mot à dire ?

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur Garnier, je souhaitais vous répondre personnellement cet après-midi, mais vous vous étiez absenté. Mme Idrac, lorsqu'elle a répondu à l'ensemble des orateurs, vous a répondu. Mais je vais compléter les réponses qu'elle vous a apportées.

La construction navale, malheureusement, ne relève pas du grand département ministériel que j'ai l'honneur de diriger. Je le regrette, car c'est un secteur extrêmement important, et vous avez raison de l'affirmer.

J'ai retenu de vos propos votre désir de voir les deux constructions navales, civile et militaire, se rapprocher. Il y a là en effet un enjeu majeur.

M. Etienne Garnier. Il faut du courage !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Je partage tout à fait votre analyse. Mais il faut, en effet, du courage et de la volonté.

M. Etienne Garnier. Merci !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Concernant la construction aéronautique, vous avez dit que vous aviez rencontré ce matin M. le président de l'Aérospatiale et qu'il vous avait paru fatigué.

M. Etienne Garnier. Lassé.

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Oui, vous m'avez même dit « lassé » ou « résigné ».

Permettez-moi de vous dire que telle n'est pas du tout mon impression et que, sur ce point, nous divergeons.

M. Etienne Garnier. Je le sais bien.

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Je suis allé à Toulouse il y a quelques jours visiter l'Aérospatiale. J'ai été reçu par son président, et j'ai trouvé un homme alerte, vif, actif, voire percutant, et pas résigné du tout.

M. Etienne Garnier. Et demandeur d'argent !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Quand le président Gallois m'a présenté sa grande entreprise de l'Aérospatiale, qu'il a évoqué le dynamisme de la construction aéronautique et m'a parlé de difficultés qu'il rencontre en raison de la concurrence internationale et, en particulier, de la guerre économique avec les Etats-Unis...

M. Etienne Garnier. Absolument !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. ... j'ai trouvé un président ouvert, qui a peut-être hésité, voici quelque temps, dans le cadre de l'évolution des structures de sa société, mais qui semble maintenant avoir fait un grand pas en avant. Et je suis persuadé que le Gouvernement a parfaitement raison de lui confirmer sa confiance.

M. Etienne Garnier. Et son argent ?

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Les ports, enfin, sont une vaste entreprise. Dans le cadre de notre grande politique de la mer, il convient d'avoir une politique portuaire qui change les choses. Monsieur Garnier, je vous l'ai déjà dit en tête à tête, quand je regarde la politique de la mer de notre pays je suis catastrophé !

M. Etienne Garnier. Moi aussi, je suis atterré !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Sans être résigné, je suis moi aussi atterré de constater qu'au cours de ces vingt dernières années nous avons abandonné place après place notre grande vocation maritime. Mais je crois qu'il est encore temps d'y remédier.

Je ne suis pas aussi sceptique que vous concernant le prochain comité interministériel de la mer, que présidera demain matin M. Alain Juppé.

Ce comité sera le coup d'envoi de la grande politique de la mer que vous souhaitez. Bien sûr, il y aura d'autres comités interministériels. Mais je peux vous assurer que j'y serai présent. Et, si vous souhaitez que se mette en place près de moi une structure interministérielle adaptée pour m'aider dans cette tâche, je l'appelle de mes vœux.

M. Etienne Garnier. Cela nous évitera M. Dujardin ! (Sourires.)

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur Garnier, nous nous parlons toujours très franchement, et j'ai été très sensible aux propos que vous avez prononcés à mon égard. Eh bien ! sachez que je n'ai pas d'avis *a priori* sur la Compagnie générale maritime. Je sais qu'il est temps de la privatiser puisque la décision a été prise par la loi.

Différentes propositions ont été faites, dont certaines sont extrêmement intéressantes. Et vous savez, je vous l'ai dit, que certaines démarches effectuées ces derniers temps pour examiner de très près la desserte des Antilles ou celle du Pacifique m'intéressent au premier chef en raison même des responsabilités que j'ai eu à assumer il n'y a pas très longtemps.

Quoi qu'il en soit, croyez que je partage vos inquiétudes et bien souvent vos analyses.

M. Etienne Garnier. Merci.

M. le président. La parole est à M. André Fanton.

M. André Fanton. Ma question concerne les « pays ». Je remercie d'abord le Gouvernement d'avoir retenu le pays d'Auge comme pays de préfiguration, mais j'ai du mal à situer l'action des promoteurs des pays au sein de la démarche administrative d'ensemble.

Si j'ai bien compris, un prérapport sera présenté avant la fin de l'année, puis un rapport d'étape sera élaboré avant le 30 juin 1996. Bien entendu, les promoteurs des pays sont à la disposition de la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale pour répondre à toutes les demandes que celle-ci pourra leur présenter.

Lors de sa réponse détaillée à M. Urbaniak, M. le secrétaire d'Etat nous a en quelque sorte donné le mode d'emploi, comme dirait M. Deprez, des pays de préfiguration.

Mais quelle sera notre situation dans la période qui s'étend jusqu'au 31 décembre, puis jusqu'au 30 juin 1996 ? Quelles seront nos capacités d'action ? Nous devons le savoir car on nous posera de nombreuses questions. J'ai compris que des crédits seraient mis à la disposition des préfets afin de permettre de réaliser quelques études. M. le secrétaire d'Etat a évoqué un nombre à six chiffres. Certes, un crédit de 100 000 ou 200 000 francs est très important pour un pays, mais il ne permet tout de même pas de se lancer dans des études de très haut niveau.

Jusqu'au 30 juin 1996, quelle sera la situation juridique de ces pays ? Quelles actions pourront-ils mener ? A cette date, certains pays seront « éliminés », de nouveaux seront retenus, mais, en attendant, que peut-on faire ? Jusqu'où peut-on aller au-delà de l'utilisation de ces crédits, dont je remercie le Gouvernement ? Que peut-on réaliser de concret afin de démarrer de manière efficace ?

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur le député, la politique de pays, vous le savez, vise à mobiliser l'ensemble des acteurs de terrain, élus, acteurs socio-professionnels, associations de pays, qui élaborent en commun un véritable projet de développement, en d'autres termes qui choisissent eux-mêmes leur destin, s'approprient leur territoire et développent une véritable dynamique, basée sur une certaine identité.

Ce n'est pas le financement, donc un budget ou des lignes budgétaires, qui doit servir de point de départ à cette mobilisation, mais bien un véritable diagnostic puis un certain nombre de choix résultant d'une stratégie horizontale et interactive.

Le budget de 1996, et notamment le FNADT, tranches décentralisées et tranche nationale, viendra au service de la dynamique recherchée. La plupart des quarante-deux pays tests de l'opération de préfiguration bénéficieront en outre de crédits globalisés mis en œuvre par

les conseils généraux et régionaux, sous des appellations diverses. Les lignes budgétaires traditionnelles seront par ailleurs mobilisées avec un droit de tirage prioritaire pour les pays ayant établi leur projet.

Vous me demandez ce que vous pouvez faire jusqu'au mois de juin. Vous me demandez cela à moi ? Mais, monsieur Fanton, vous pouvez tout faire, dans le cadre des lois de la République. (*Sourires.*)

M. André Fanton. Vous allez en entendre, alors !

M. Etienne Garnier. C'était une excellente réponse, très positive !

M. le président. La parole est à M. Christian Daniel.

M. Christian Daniel. Les parlementaires bretons des Côtes d'Armor partagent une préoccupation constante concernant les tarifs élevés des dessertes aériennes reliant nos villes à Paris.

Mon collègue, Yvon Bonnot a rappelé que le prix du billet Lannion-Paris était de 3 000 francs environ. J'indique que celui du billet Saint-Brieuc-Paris est de 2 400 francs. La préoccupation est constante et la situation est à maints égards considérée comme une injustice ; c'est en tout cas un frein au développement du territoire.

Monsieur le ministre, nous avons noté que vous avez pris l'initiative de créer un comité des usagers afin d'améliorer la qualité des dessertes, mais j'espère que ce comité aura également à cœur d'agir pour faire baisser les tarifs.

Il faut aussi savoir – et Mme le secrétaire d'Etat l'a rappelé hier au comité supérieur de l'aviation marchande – que le taux de pénétration du transport aérien en France est de 20 p. 100, à comparer au chiffre de 30 p. 100 dans les pays anglo-saxons. Il y a donc des parts de marché à prendre et on peut penser que les tarifs de nos dessertes aériennes constituent un frein à cet égard.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous rassurer et confirmer que le fonds de péréquation ne participera pas au comblement du déficit de la compagnie nationale Air Inter ?

Si la concurrence a permis de peser sur les tarifs de six dessertes aériennes, elle n'aura pas d'effet positif avant longtemps sur les autres lignes. Aujourd'hui, les collectivités territoriales – départements, structures intercommunales, communes – participent au comblement du déficit de fonctionnement afin de maintenir les dessertes et de contenir les tarifs. Nous souhaitons que le fonds de péréquation accompagne l'action des collectivités et que l'Etat permette aux usagers de province de payer un tarif décent et cohérent, ce qui contribuera au maintien des dessertes aériennes et au développement du trafic.

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur le député, le problème que vous avez évoqué est cruel et les usagers de votre région supportent une charge financière extrêmement lourde.

J'ai déjà eu l'occasion de parler de ce problème avec vous, mais je tiens à vous rassurer publiquement : le fonds de péréquation a été créé pour mener le type d'action que vous évoquez, et il ne sera pas utilisé à d'autres fins. Si les collectivités locales font un effort, il est normal que l'Etat consente un effort identique. Le fonds de péréquation a été créé à cette fin, et à cette fin seulement.

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

La parole est à M. Jean-Jacques Delmas.

M. Jean-Jacques Delmas. Je ne parlerai pas, monsieur le ministre, de la RN 88 Lyon-Toulouse, de l'engagement qui avait été pris de la réaliser en dix ans et de notre crainte de voir ce délai non tenu ; je vous entretiendrai de l'aménagement du territoire.

Lancée à Mende, la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire est l'une des plus importantes votées ces dernières années.

Elle fait naître beaucoup d'espoir dans notre espace rural, espace où, il est vrai, les RMIstes ne sont pas exclus, ont un toit, sont socialement reconnus et ne viennent pas accroître le nombre des SDF.

Mais encore faut-il que cette loi ne soit pas détournée de son objectif, le rééquilibrage du territoire, et pour cela prendre des mesures dérogatoires en faveur des territoires les plus défavorisés.

Encore faut-il que les crédits mis en place soient suffisants pour agir efficacement. Les moyens existent et je donnerai un exemple. Le coût de la Grande Bibliothèque de France représente le budget d'investissement annuel des vingt-deux départements les plus pauvres. Son fonctionnement représentera six fois le budget de fonctionnement du conseil général de la Lozère.

Je rappelle que la loi d'orientation prévoyait l'établissement d'un schéma national et de schémas sectoriels, mais j'avoue que je suis inquiet quand je vois que la SNCF envisage de fermer six mille kilomètres de voies, faisant ainsi du Massif central un désert ferroviaire, quand je vois que le schéma régional du Languedoc-Roussillon vise à urbaniser la totalité de la façade méditerranéenne entre Nîmes et Perpignan. Où est l'aménagement de l'espace rural ?

La loi d'orientation prévoit aussi une loi d'aménagement rural. Encore faut-il que celle-ci ne banalise pas les zones les plus défavorisées, qu'il s'agisse des zones de revitalisation rurale ou des zones de redynamisation urbaine, et qu'elle confirme les objectifs de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

La loi d'orientation prévoit également une réduction des écarts de ressources entre les différentes collectivités. Quand ce texte viendra-t-il en discussion devant le Parlement ?

Les crédits du fonds national d'aménagement et de développement du territoire sont en baisse de 13 p. 100 et nous ne pouvons nous en satisfaire. Quand il y a moins, il faut faire mieux. Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, que, pour faire mieux, il faut que l'Etat fasse jouer la solidarité envers les plus défavorisés ? Cette solidarité nationale doit s'exercer là où les régions et les départements ne le peuvent pas du fait de leur faible potentiel.

Saint-Exupéry a écrit : « L'avenir, si tu ne peux le faire, tu dois le permettre. » Monsieur le ministre, l'avenir, pouvez-vous le permettre ? Car vous ne pourrez répondre positivement à toutes les demandes et vous devrez, à un moment donné, faire des choix.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat en développement rural.

M. le secrétaire d'Etat au développement rural. Monsieur le député, vous avez évoqué, à la fin de votre question, les crédits du fonds national d'aménagement et de développement du territoire. Auparavant, vous avez évoqué la péréquation, qui vise au resserrement des écarts entre les différentes régions et veut que les moyens qui leur sont affectés ne diffèrent pas de plus de 20 p. 100.

Cette procédure entrera très progressivement en œuvre puisque son échéance est fixée à 2010. Sa mise en œuvre donnera lieu au départ à une analyse de la situation, assez complexe, à laquelle procèdent actuellement les services du ministre de la réforme de l'Etat et du ministre de l'intérieur – pour être plus précis, la direction générale des collectivités locales. Ce rapport sera très bientôt présenté au Parlement, comme la loi le prévoit.

Le fonds national d'aménagement et de développement du territoire, vous le savez, est doté d'un peu plus de 1,5 milliard de francs en autorisations de programme et, sur le titre IV, de 335 millions de francs. Ces dotations sont très proches des moyens financiers qui ont été mis en œuvre en 1995, comme d'ailleurs en 1994 à travers les différents fonds auxquels s'est substitué le fonds national.

Elles permettront à l'Etat – et il faut le rappeler, car c'est important – de respecter la totalité des engagements qui ont été pris dans le cadre des contrats de plan avec les régions, ce qui est déjà une garantie énorme. Elles permettront également de respecter les engagements pris dans le cadre de financements pluriannuels acceptés d'ores et déjà par l'Etat. Elles permettront aussi de soutenir l'action des organismes participant à l'aménagement du territoire – ce qui est la vocation de ce fonds – et de continuer à cofinancer les actions jugées essentielles pour la politique d'aménagement du territoire.

La stagnation des crédits affectés au FNADT imposera sans doute d'être plus sélectif quant aux actions et aux organismes soutenus. L'un des critères essentiels de cette sélectivité consistera à privilégier les actions en faveur de la création d'emplois et du développement rural.

M. le président. La parole est à M. François Rochebloine.

M. François Rochebloine. Saint-Etienne est l'une des villes qui accueilleront, en 1998, la Coupe du monde de football. Une question se pose à tous, population, élus, acteurs économique : va-t-on en profiter pour améliorer la liaison routière entre Givors et Saint-Etienne, et répondre enfin aux exigences de sécurité ?

Cette liaison que l'on doit au président Antoine Pinay, communément appelée autoroute sans l'être toutefois entre Saint-Chamond et Saint-Etienne, est une des plus anciennes deux fois deux voies françaises, conçue à partir des années 50, gratuite certes, mais avec des caractéristiques telles qu'elle est la liaison de tous les dangers.

Lorsqu'on connaît l'état de cette infrastructure, au bord de la saturation avec près de 70 000 véhicules par jour, on imagine facilement les risques d'asphyxie qui menacent quotidiennement l'ensemble de l'agglomération stéphanoise.

Ce dossier est d'ailleurs largement connu des services du ministère et j'ai eu l'occasion d'intervenir à plusieurs reprises pour dénoncer l'absence d'investissements de la part de l'Etat en matière de sécurité sur cet axe.

M. Daniel Mandon. C'est très vrai !

M. François Rochebloine. Ainsi, monsieur le ministre, j'avais pu obtenir de votre prédécesseur, Bernard Bosson, les crédits nécessaires pour l'aménagement de l'échangeur situé au lieu-dit « La Massardière », échangeur célèbre – ô combien ! – pour être l'un des derniers endroits où il est possible de prendre la voie express à contresens.

L'achèvement des travaux de la bretelle de sortie avait été programmé pour la fin de l'année 1994. Près d'un an plus tard, l'opération n'est toujours pas terminée. Il y a urgence, car il s'agit d'un point noir terriblement dangereux. N'attendons pas l'irréparable.

Il en est de même pour la réalisation des écrans phoniques sur le secteur de Rive-de-Gier, que votre prédécesseur avait bien voulu inscrire au budget, à ma demande.

Là encore, le calendrier n'est pas respecté, on déplore d'incroyables lenteurs administratives et les appels d'offres ne sont toujours pas lancés. Par ailleurs, que dire de l'état dans lequel se trouve aujourd'hui le réseau d'éclairage sur la rocade est de Saint-Etienne, où près de 50 p. 100 des installations ne fonctionnent plus ?

Peut-on espérer que ces différents problèmes seront traités rapidement ?

Nous avons appris récemment, par le directeur départemental de l'équipement de la Loire, que l'Etat avait décidé de manière unilatérale de consacrer 158 millions de francs à une opération de requalification de la RN 88 entre Saint-Etienne et Saint-Chamond. Prise sans concertation avec les collectivités locales, cette décision sera néanmoins salutaire, dans la mesure où elle doit permettre de supprimer plusieurs points noirs.

Toutefois, compte tenu des délais que nous impose la Coupe du monde, pourriez-vous me confirmer, monsieur le ministre, que les 158 millions de francs qui ont été annoncés seront effectivement débloqués sur les exercices 1996 et 1997, et que les travaux seront réalisés à temps ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur le député, je vous ai écouté avec attention, et je dois reconnaître que j'ai été un peu horrifié par ce que vous avez dit : des engagements formels pris par mon prédécesseur n'auraient pas été tenus ? Certaines oreilles ont dû siffler !

M. François Rochebloine. Pas par ma faute !

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Vous avez mis en cause l'administration, mais la responsabilité du problème incombe au ministre : je l'assume entièrement et je vais examiner ce problème dans le détail.

Je vous confirme que la requalification de l'axe en question constitue une priorité, tant pour l'Etat que pour les collectivités locales. Ainsi, 182 millions de francs ont été inscrits dans le contrat Etat-région pour une première tranche de travaux.

Le dossier d'étude préliminaire du programme de requalification de la section Saint-Etienne-Saint-Chamond a été approuvé par une décision ministérielle du 15 mai 1995, pour un montant de 158 millions de francs ; vous l'avez qualifiée de décision à sens unique ; je vous confirme qu'elle a bien été prise, et elle sera donc exécutée.

Les actions à engager porteront sur la suppression des accès riverains, la mise en conformité de la signalisation, la réfection des chaussées et des ouvrages d'art, l'assainissement, les dispositifs de retenue, les échangeurs, les protections phoniques et l'amélioration de l'environnement. C'est donc un programme d'ensemble. Ces travaux seront financés à 100 p. 100 par l'Etat.

Sur les autres sections de l'A 47 et de la RN 88, des actions de requalification seront menées dans le cadre du XI^e Plan, portant sur la protection des riverains contre les nuisances acoustiques. Au total, 24 millions de francs y seront consacrés par l'Etat.

Toutefois, il est bien évident qu'une participation des collectivités locales serait la bienvenue ; elle est vivement souhaitée par mon département ministériel et, si vous

pouvez être mon avocat auprès des collectivités locales, je vous en serais très reconnaissant. Parallèlement, je veillerai à ce que les engagements pris soient effectivement tenus.

M. le président. La parole est à M. André Trigano.

M. André Trigano. Alors que nos grandes villes et leurs banlieues sont surpeuplées, que le logement pose de graves problèmes à de trop nombreuses familles dans ces agglomérations, nous avons bien souvent, à moins de trente minutes de ces villes, un véritable problème de dépeuplement, voire de désertification.

Des villages se meurent, de très nombreuses maisons de caractère, bien intégrées au cœur du bourg, sont abandonnées, se détériorent, des écoles se vident et sont menacées de disparition, les crèches ferment faute d'enfants. Et si, grâce aux récentes mesures prises depuis l'été 1993, le service public est maintenu en milieu rural, évitant ainsi un déclin plus rapide encore de ces territoires, nous devons envisager toutes les initiatives en faveur de la réhabilitation de l'habitat ancien et consentir tous les efforts nécessaires en faveur des communes qui refusent de disparaître.

C'est un véritable problème qui concerne l'aménagement du territoire.

De nombreux moyens existent, mais peut-être faut-il encore davantage favoriser l'habitat ancien.

Dans certaines régions, comme dans la région Midi-Pyrénées, à l'initiative de son président, M. Marc Censi, des contrats de terroirs sont mis en place en partenariat avec l'Etat, la région, les départements et des communautés de communes, refusant la fatalité. Ils ont pour but de faciliter la renaissance des terroirs. Par le biais de ces contrats, nous apporterons une aide à la réhabilitation de l'habitat ancien, une aide aux communes pour rénover leurs crèches, leurs écoles, leurs installations sportives, culturelles et ludiques et, bien entendu, une aide à l'installation de petites et moyennes entreprises. Ces travaux seront bénéfiques pour les artisans locaux et la TVA perçue par l'Etat compensera largement les efforts financiers, bien souvent transférés, que nous consentirons.

Très vite – et j'en ai fait l'expérience dans ma commune – la vie revient, les locataires qui s'installent dans ces bourgs trouvent des logements de qualité à des prix souvent inférieurs aux HLM de banlieue, retrouvent la quiétude et apprécient la qualité de vie.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, accompagner d'une façon significative ces actions et porter une attention particulière aux communes rurales qui veulent participer pleinement à l'aménagement de notre territoire, prouvant ainsi que, grâce au maintien du service public et aux efforts de réhabilitation, il fait bon vivre dans nos départements ruraux ?

Il serait souhaitable d'étendre le prêt à taux zéro aux familles désirant acquérir un logement ancien pour le réhabiliter, comme nous le faisons pour les logements neufs.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au développement rural.

M. le secrétaire d'Etat au développement rural. Monsieur le député, la structuration du territoire national est indispensable à son développement dans de bonnes conditions. C'est une des questions essentielles auxquelles il conviendra d'apporter des éléments de réponse lors de la préparation du schéma national d'aménagement et de développement du territoire.

En périphérie des grandes agglomérations, il s'agit de permettre aux espaces ruraux de profiter de ce voisinage tout en évitant un développement concentrique de banlieues sans existence propre.

Les petites villes et les bourgs jouent, dans ce cadre, un rôle essentiel.

L'organisation de pôles secondaires autour des grandes villes, qui peut être envisagée dans le cadre de la mise en place des pays, peut permettre une meilleure organisation des services, des transports et du tissu social.

Il va de soi que cette dynamique ne trouvera tout son sens que si elle est menée parallèlement à une coopération entre la ville et les collectivités rurales environnantes basée sur une reconnaissance mutuelle des solidarités locales.

Vous avez évoqué plus particulièrement la réhabilitation de l'habitat ancien. Il est vrai – on ne lui accorde pas toujours la considération qu'il mérite – que le problème de l'habitat locatif en milieu rural est très important. Il faudra lui apporter des solutions pour permettre un réel développement des zones rurales dont vous avez parlé, notamment dans votre propre département.

Nous avons engagé avec le conseil national de l'habitat et le ministre du logement, compétent en la matière, une réflexion approfondie sur ce qui pourrait être fait pour favoriser la réhabilitation de l'habitat ancien. C'est une priorité qui doit être retenue pour ce qui concerne les zones rurales où il existe un habitat ancien disponible, mais souvent difficile à remettre sur le marché. Vous l'avez, à juste titre, mise en parallèle avec la construction de logements neufs.

Nous essayons de définir les meilleurs moyens de parvenir à mettre sur le marché les logements qui sont actuellement vacants et qui trouveraient, grâce à leur réhabilitation, une destination très utile dans l'espace rural.

M. le président. J'informe l'Assemblée que je vais encore appeler trois questions du groupe du RPR, trois questions du groupe de l'UDF et, pour terminer, trois autres questions du groupe du RPR. Après quoi, je lèverai la séance.

J'ai fait en sorte que la moitié des questions puisse être appelée ce soir ; l'autre moitié le sera demain.

Nous revenons donc aux questions du groupe du RPR.

La parole est à M. François Vannson.

M. François Vannson. Monsieur le ministre, la mise à deux fois deux voies de la route nationale 66, classée grande liaison du territoire, constitue un projet majeur de développement pour le département des Vosges et pour ma circonscription.

Force est de constater que, depuis 1993, une avancée substantielle a été réalisée avec la programmation, dans le cadre du contrat de plan Etat-région, d'un premier tronçon reliant la commune de Rupt-sur-Moselle à celle de Ferdrupt. L'enquête d'utilité publique sera lancée en fin d'année.

Cependant, la poursuite de la mise à deux fois deux voies du reste de l'itinéraire jusqu'au col de Bussang, assurant la liaison avec l'Alsace, est très attendue. L'impatience des habitants et des acteurs économiques est immense. Mais les nuisances et les intérêts économiques sont importants. C'est la raison pour laquelle je souhaite que le reste du tracé soit également, après accord des collectivités locales, soumis à enquête d'utilité publique, ce qui permettrait aux communes concernées de prévoir les

réserves de terrains nécessaires dans le cadre de l'occupation des sols et de lever définitivement les incertitudes qui demeurent quant au choix du tracé.

Monsieur le ministre, ma question sera double.

D'une part, pouvez-vous me confirmer que la RN 66 fait partie des grandes priorités nationales ?

D'autre part, pouvez-vous m'assurer de votre soutien dans mes différentes démarches, afin que les contraintes administratives, certes incontournables, soient dépassées le plus rapidement possible, ce qui faciliterait un démarrage rapide des travaux financés dans le cadre du Plan ?

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Oui, monsieur Vannson, la route nationale 66 est classée parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire ; elle est considérée comme la principale liaison entre la Lorraine et le sud de l'Alsace et elle figure parmi les priorités de l'Etat.

Une étude d'avant-projet sommaire d'itinéraire, dont la première phase est d'ores et déjà achevée, a permis de fixer les grandes orientations pour l'amélioration de cette liaison. Il est en effet envisagé de transformer progressivement la route nationale 66 dans les Vosges en une route express à deux fois deux voies.

L'enquête publique du tronçon Lépanges-Ferdrupt doit être lancée très prochainement afin d'engager la première tranche de la déviation de Rupt-sur-Moselle. A ce titre, 110 millions de francs sont inscrits au XI^e Plan.

Mes services travaillent maintenant activement à la définition du tracé à soumettre à l'enquête publique entre Ferdrupt et Bussang. Toutefois, compte tenu des contraintes du site, notamment à l'approche du col, les études doivent être menées avec beaucoup d'attention.

Quoi qu'il en soit, notre objectif est d'obtenir la déclaration d'utilité publique du tronçon avant la fin du Plan, afin de permettre effectivement l'engagement des travaux dès le début du XII^e Plan.

M. le président. La parole est à M. Christian Daniel.

M. Christian Daniel. Monsieur le ministre, l'arc atlantique représente pour notre pays un atout considérable, puisqu'il lui permet de participer au développement des transports maritimes et des activités portuaires. La région Bretagne pilote depuis plus d'un an des études qui ont débouché sur une série de propositions. Aux yeux de la région Bretagne, ces propositions devraient permettre aux ports bretons de se positionner en tant que compléments des grands ports du Nord et de profiter du développement du *feeder* cabotage.

Ces études indiquent également que ces propositions sont réalisables. Surtout, elles affirment que tout est question d'opportunité, de déclic. Elles affirment en fait cette volonté politique d'une nouvelle ambition maritime pour notre pays.

En ce qui concerne l'arc atlantique, provoquer le déclic consisterait à encourager le montage de projets d'intérêt commun ou encore à faciliter le financement des investissements portuaires et connexes en ayant pour but la rénovation et la modernisation des ports d'intérêt régional et départemental.

La volonté politique s'est également exprimée à travers la création d'une conférence permanente des acteurs – il s'agit, en quelque sorte, d'un comité interministériel à l'échelon de l'arc atlantique. A la veille de la réunion de ce comité, nous souhaitons que le rôle que vous ferez

jouer à cette instance puisse permettre de prendre en compte, d'accompagner et de faciliter la volonté politique des acteurs de l'arc atlantique.

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur le député, notre façade atlantique, longue de 2 500 kilomètres, est la plus étendue de nos façades littorales. Elle regroupe 32 p. 100 de la population française et elle est le lieu d'accueil d'une grande diversité de ports.

Je rejoins tout à fait votre volonté et je partage votre attachement au développement de l'ensemble de cette façade, qui est effectivement un atout majeur pour nos activités maritimes et portuaires.

Plusieurs régions de différents pays européens – d'Irlande, de Grande-Bretagne, d'Espagne, du Portugal et de France – partagent cette même volonté. Elles se sont associées pour mettre en commun leurs réflexions, leurs forces de propositions et constituer ainsi, avec les ports et les professions du transport maritime, une sorte de « club européen » destiné à promouvoir des projets d'intérêt commun permettant d'ouvrir plus largement le littoral atlantique aux échanges maritimes et internationaux.

Ainsi que vous l'avez précisé, le cabotage maritime peut constituer une voie intéressante pour le développement de nos échanges européens, l'on ne peut que favoriser son développement dans le cadre d'un libre choix des usagers. Plusieurs initiatives récentes devraient y contribuer, tant sur le plan national qu'au sein des instances communautaires.

Pour ma part, j'ai donné des instructions pour que, dans le cadre de leurs responsabilités, les services de mon ministère appuient les initiatives créatrices d'emplois et économiquement équilibrées qui pourront être prises par des opérateurs maritimes français qui entreprendront d'ouvrir des lignes nouvelles sur l'arc atlantique.

Par ailleurs, mon département ministériel coordonne actuellement un groupe de travail constitué à l'initiative de la Commission de l'Union européenne et réunissant l'ensemble des Etats membres situés sur la façade atlantique. Ce groupe de travail a pour mission d'éclairer la Commission sur les améliorations à apporter à la desserte terrestre des ports de la façade atlantique afin de faciliter leur intégration à l'ensemble des réseaux transeuropéens de transport et permettre ainsi leur désenclavement.

C'est un grand projet qui fait, me semble-t-il, l'unanimité.

M. le président. La parole est à M. Claude Pringalle.

M. Claude Pringalle. Monsieur le ministre, au début de l'été, de nouvelles études concernant la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Nord ont été confiées à Voies navigables de France. C'est donc une nouvelle étape qui débute. Force est de constater que nous allons dans le bon sens.

Deux itinéraires sont en concurrence : d'un côté, le passage par le canal du Nord ; de l'autre, la liaison par le canal de Saint-Quentin. Les meilleurs spécialistes affirment que le passage des grands gabarits par Chauny, Saint-Quentin et Cambrai est le mieux adapté. Personnellement, j'ai confiance dans la capacité des élus concernés à reconnaître la supériorité d'un projet par rapport à un autre. Néanmoins, j'ai quelques inquiétudes quant aux procédures de financement.

En effet, où trouvera-t-on les 10 milliards de francs nécessaires alors que le fonds d'investissement des transports terrestres ne dégage pas plus de 2 à 3 milliards de francs par an? C'est bien peu quand on sait qu'une bonne partie des sommes ira vers le rail et la route.

L'exemple des crédits engagés pour les seules études, et qui sont passés de 80 millions de francs – prévus par M. Pasqua – à 20 millions de francs aujourd'hui, ne me semble pas de bon augure.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous rassurer à ce sujet?

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Comme je voudrais pouvoir vous rassurer, monsieur Pringalle!

Je vous connais suffisamment pour savoir tout l'intérêt que vous portez à ces problèmes, mais je sais aussi que votre inquiétude n'est pas trop grande.

La maîtrise d'ouvrage du grand projet de liaison Seine-Nord a été confiée à Voies navigables de France. Le dossier avance normalement.

Le comité de gestion du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, que j'ai présidé au début de la semaine, a réservé 15 millions de francs pour les études en 1995. C'est un premier effort.

D'ores et déjà, ont été passés une convention avec le centre d'études techniques de l'équipement de Lille et des marchés d'études passés avec différents cabinets. Ils permettent au Gouvernement de juger définitivement de l'opportunité de la liaison et du choix du tracé durant le second semestre de 1996.

Je suis l'affaire attentivement. Nous resterons en relation et je suis sûr qu'en conjuguant nos efforts, nous arriverons à lever vos inquiétudes.

M. le président. Nous en revenons aux questions du groupe de l'UDF.

La parole est à M. Michel Godard.

M. Michel Godard. Monsieur le ministre, ma question concerne les transferts de compétences, même si elle porte principalement sur le maintien en bon état des infrastructures des ports d'intérêt national.

Je souhaiterais illustrer mon propos en décrivant la situation du port de commerce du pays de Lorient. Ce port dessert un bassin d'emploi qui est situé à la périphérie du territoire et qui connaît, du fait des décisions liées à la restructuration de la marine et à la crise de la pêche, une situation économique difficile et un taux de chômage élevé.

Telle est, brièvement décrite, la situation économique de ce bassin d'emploi breton situé à la périphérie de notre territoire national. Les inconvénients de cette situation géographique excentrée peuvent cependant être atténués, à condition que soient exploités et valorisés certains atouts, dont l'un des principaux est sans doute le port de commerce. Pour cet équipement, la priorité est pour l'instant de maintenir en bon état les quais de débarquement et d'améliorer leur capacité d'accueil.

L'Union européenne, le conseil régional, le conseil général et la chambre de commerce et d'industrie ont d'ores et déjà décidé d'accorder 42,7 millions des 55,7 millions de francs nécessaires, ce qui montre tout l'intérêt qu'ils portent à l'investissement. Quant à l'Etat, il a déjà accordé 6 millions de francs. Il en manque donc 7 pour couvrir financièrement cette opération, qui présente un caractère vital pour le port de Lorient.

Revenant aux ports d'intérêt national, je rappelle que ce sont des moteurs économiques importants des bassins d'emploi de taille moyenne qui sont situés à la périphérie de notre pays et pour lesquels la politique d'aménagement du territoire devrait se traduire par une forte participation de l'Etat.

Vous est-il possible de compléter la contribution de l'Etat aux travaux d'équipement nécessaires dans le port de Lorient?

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur le député, à côté des ports autonomes maritimes, les vingt-trois ports d'intérêt national dont les chambres de commerce et d'industrie sont très largement concessionnaires assurent le cinquième du trafic portuaire français.

Ces ports ont su accomplir de réelles performances sur des créneaux de trafic très spécifiques. Certains desservent plusieurs pôles économiques régionaux, voire nationaux. Leur contribution à notre commerce extérieur, leur rôle pour notre économie et l'aménagement de notre territoire sont très importants.

S'agissant plus particulièrement des crédits qui leur sont alloués par l'Etat, il convient de distinguer les crédits d'entretien courant des crédits d'investissement.

Pour ce qui concerne l'entretien courant des infrastructures et des chenaux d'accès maritimes, l'écart constaté entre le montant des crédits alloués aux ports autonomes et ceux destinés aux ports d'intérêt national a principalement deux origines.

La première résulte des différences dans les caractéristiques techniques de ces ouvrages. La superficie de ces chenaux d'accès maritimes et les profondeurs à entretenir sont généralement plus importantes, quantitativement, dans ces établissements que dans les ports d'intérêt national.

La seconde tient au fait que les crédits inscrits au chapitre 44-34 pour l'entretien des ports autonomes incluent la rémunération des personnels marins armant les dragues. En revanche, pour les ports d'intérêt national, les crédits d'entretien courant et la rémunération des personnels marins sont imputés sur deux chapitres distincts : 38,8 millions de francs sur le chapitre 35-34, et de l'ordre de 40 millions de francs sur le chapitre 31-93, intitulé : « Rémunérations des inscrits maritimes ». Il convient pour le moins d'additionner ces deux chapitres si l'on veut comparer ce qui est budgétairement comparable.

S'agissant des investissements, au-delà des opérations inscrites en contrats de plan que le projet de budget pour 1996 permettra d'honorer, je souhaite que le rôle économique des ports d'intérêt national se traduise pleinement dans les actions en cours qui concernent la préparation du schéma national portuaire, en application de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

De même, les ports d'intérêt national devront trouver la place qui leur revient dans le cadre de la préparation des chartes de places portuaires, voulues par le comité interministériel d'aménagement du territoire du 20 septembre 1994, à Troyes, pour associer l'Etat aux collectivités publiques et aux acteurs socioprofessionnels à l'occasion de l'élaboration de projets globaux de développement et de modernisation des ports français.

Pour Lorient, monsieur le député, je vais étudier la question, car je ne veux pas vous faire une promesse que je ne serais pas en mesure de tenir, compte tenu des très fortes contraintes budgétaires auxquelles je suis malheureusement soumis.

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

M. Jean Proriot. Je ne vous parlerai pas, monsieur le ministre, de nos réseaux routiers et ferroviaires de Haute-Loire et du Massif central, des crédits pour la RN 102 ou la RN 88, car cela a déjà été fait. Sans vouloir faire de jeu de mots, je « centrerai » mon intervention sur le Massif central, cette partie de notre territoire que l'on appelle le « château d'eau ».

Nous sommes tous plus ou moins originaires du Massif central, et à Rodez, le 13 octobre dernier, M. Puech, qui célébrait le vingtième anniversaire de l'association pour le développement de l'industrie du Massif central – ADIMAC – disait ceci : « Nous sommes tous des Massifs centraliens » ! Vous, monsieur Pons, originaire du Lot, immigré à Paris, vous, monsieur Aubert, avec vos racines et votre implantation corrézienne, mais aussi MM. Jacques Barrot, Pierre-André Périssol, Jacques Godfrain, et j'en oublie.

Le Massif central, c'est dix-huit départements appartenant à cinq régions, ce qui crée indiscutablement des forces centrifuges. Mais il rencontre quelques problèmes avec les géographes. Lorsque M. Pasqua a lancé son opération « aménagement du territoire », la DATAR faisait éclater le Massif central sur ses cartes, ne sachant sans doute pas très bien comment l'appréhender.

Dernièrement, *L'Humanité* a sorti une carte – une fausse carte – sur la suppression des lignes ferroviaires. Je n'en dis pas plus, parce que vous avez réglé le compte de ce canard avant qu'il ne parcoure trop de kilomètres.

A l'inverse, le Massif central a eu une chance. C'était, il y a vingt ans déjà, le lancement, au Puy, le 29 septembre 1975, par Valéry Giscard d'Estaing et Jacques Chirac, côte à côte, du plan Massif central. Ce plan tous azimuts lui a permis de rattraper une partie de son retard, mais une partie seulement. Malheureusement, les années 80 et même le début des années 90 furent moins fructifiantes pour le Massif, un peu délaissé par les gouvernements d'alors.

On me dit que les auteurs du premier plan seraient d'accord pour un second plan. De source sûre, ils s'en seraient même fait la confiance. Je ne peux donc laisser passer l'occasion d'interroger M. le ministre de l'aménagement du territoire. Le Massif central a encore besoin de solidarité pour franchir le siècle. Quelle est, monsieur le ministre, la pensée profonde du Gouvernement à son égard ?

M. Jean-Jacques Delmas. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au développement rural.

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. C'est un centralien qui va vous répondre, monsieur Proriot !

M. Jean Proriot. Il ne peut faire qu'une bonne réponse !

M. le secrétaire d'Etat au développement rural. Monsieur le député, à bonne question, il faudrait logiquement une bonne réponse ; je vais donc essayer de ne pas vous décevoir.

Pour l'instant, autant vous le dire tout net, un second plan Massif central n'est pas prévu. Mais l'avenir du Massif fera l'objet d'un examen particulier dans le cadre du schéma national d'aménagement et de développement du territoire. Un travail de réflexion est en cours et fait l'objet de larges consultations locales. Il préfigure les différentes initiatives qui seront prises pour renforcer encore les chances et le potentiel du Massif central pour l'avenir.

Par ailleurs, son désenclavement est maintenant largement engagé. C'était une vieille idée, souvent évoquée et qui finissait par paraître banale, mais aujourd'hui elle se concrétise et c'est une donnée tout à fait nouvelle et exceptionnelle. Parallèlement, les zones de revitalisation rurale vont être mises en place et le Massif central sera très largement concerné : des départements entiers, comme la Creuse et le Cantal, doivent être classés zones de revitalisation rurale, avec l'ensemble des mécanismes incitatifs qui s'y rattachent.

Ce double phénomène nouveau doit donc permettre au Massif central d'évoluer encore plus rapidement et d'amorcer le développement économique tant espéré. De ce point de vue, c'est peut-être justement à ses habitants – à vous, à moi, à M. Pons il n'y a pas si longtemps – de porter son développement. Nous avons, en effet deux atouts supplémentaires.

Le premier, c'est l'exceptionnelle qualité de la vie, l'exceptionnel environnement de cette partie centrale de la France dont nous devons faire la promotion et qui pourrait nous aider à évoluer très rapidement.

Le second atout, vous le savez mieux que personne, ce sont les hommes et les femmes du Massif central. Lorsque je traverse les différents départements que vous avez cités et qui débordent d'ailleurs largement du Massif central sur le plan purement géographique, je suis étonné par la capacité d'innovation, la capacité d'initiative des hommes et des femmes qui y vivent. C'est pourquoi, avec ou sans ce second plan, je suis très confiant en l'avenir de cette région.

M. le président. Voilà ce que nous pouvons appeler un dialogue régionalisé ! (*Sourires.*)

La parole est à M. Gérard Voisin...

La parole est à M. Raymond Couderc...

Nous en revenons aux questions du groupe RPR.

La parole est à M. Jean-Luc Reitzer.

M. Jean-Luc Reitzer. Monsieur le ministre, comme mon collègue Vannson tout à l'heure, je souhaiterais évoquer le dossier de la route nationale 66. Vous l'avez rappelé, c'est un maillon essentiel de l'itinéraire Benelux-Suisse-Italie et, au plan régional, c'est l'axe principal de liaison entre l'Alsace et la Lorraine.

Cette liaison routière a été retenue au schéma directeur routier et classée grande liaison d'aménagement du territoire. En outre, sa vocation au plan européen a été confirmée par son classement en itinéraire européen E 512. Mon collègue François Vannson a évoqué le tronçon vosgien. Je m'attacherai plus particulièrement – vous devez vous y attendre – au tronçon haut-rhinois de la RN 66, qui supporte un trafic journalier de plus de 25 000 véhicules, dont quelque 15 p. 100 de poids lourds. Cette route nationale 66 traverse, sur sa partie alsacienne, du Bussang jusqu'à Vieux-Thann, une série de communes et une zone urbanisée continue.

Le 12 septembre dernier, vous avez reçu le désormais ex-sénateur Pierre Schiélé et, depuis cette entrevue, les rumeurs les plus alarmistes circulent chez nous quant à

l'avenir du dossier de la RN 66. On parle de nouvelles études complémentaires, de report du projet et, aujourd'hui, les élus et la population s'interrogent. Nous souhaitons savoir si ce projet, sur sa partie alsacienne, reste toujours une priorité nationale, comme l'affirmait ici même votre prédécesseur, le 3 novembre 1993. Le calendrier prévu, qui avait été officialisé par l'inscription d'une tranche très importante de travaux au contrat de plan en cours, sera-t-il bien respecté ?

Votre réponse, monsieur le ministre, est très attendue et j'espère qu'elle sera de nature à nous rassurer sur votre volonté politique de réaliser les travaux sur la RN 66.

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur le député, j'ai en effet répondu tout à l'heure à M. Vannson à propos de la RN 66, mais sur un autre secteur.

Vous m'interrogez sur des déclarations qui auraient été faites, une inquiétude qui aurait pu naître, ici et là, à propos de cette route dans sa partie alsacienne et plus particulièrement haut-rhinoise. Vous savez que cela me touche beaucoup.

Je peux vous rassurer : la RN 66 sur sa partie haut-rhinoise est également considérée comme une priorité et je vous affirme solennellement que le calendrier sera tenu.

M. Jean-Luc Reitzer. Je vous remercie.

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

M. Jean Valleix. Monsieur le ministre, vous avez un budget assurément très intéressant et important, mais pourtant pas assez. Nous voudrions en effet qu'il soit davantage doté pour des raisons majeures de fond, de choix politiques. Et je pense à cette volonté politique dont parlait M. Reitzer à l'instant.

Qui dit investissements et infrastructures, dit aussi travaux publics et qui dit travaux publics dit possibilité d'emplois. En outre, les travaux publics sont le secteur dont le temps de réponse en termes d'embauche est le plus court. J'ajoute que l'investissement c'est aussi de l'incitation économique. Par conséquent, même si cela coûte parfois et même si cela occasionne quelques déficits, je suis de ceux qui pensent qu'investir est toujours productif.

Ma question, monsieur le ministre, touche à l'aménagement du territoire et au désenclavement.

M. Daniel évoquait tout à l'heure les problèmes de la façade atlantique. Aucune liaison rapide Est-Ouest ne nous relie en effet à l'axe rhodanien, à l'Allemagne, à la Suisse, maintenant bordée d'autoroutes de tous côtés, et à l'Italie industrielle. Il faut assurer également à la façade atlantique une desserte vers la France centrale, le Massif central pour lequel j'ai moi aussi beaucoup de considération – mon nom rappelle que j'en suis originaire. Je prends notre ami Pierre-Rémy Houssin à témoin, car ces problèmes sont aussi les siens, à Angoulême.

Tout cela pour vous dire que l'A 89 est pour nous capitale. Nous y croyons, puisque la procédure est en cours mais elle arrive lentement, très lentement.

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Mais elle arrive !

M. Jean Valleix. En tout cas, nous le souhaitons. Nous aimerions d'ailleurs que l'Etat s'en occupe et que cette liaison soit gratuite. Nous partagerions très volontiers ce sort avec telle ou telle autre région en France. Quoi qu'il en soit, l'important est qu'elle avance vite.

A terme, la route Centre Europe-Atlantique doit contourner, au nord, le Massif central ; elle n'est pas chère ; elle est d'une grande rentabilité et de forte structuration économique. Elle permettra de relier la façade atlantique à l'Europe active, démographiquement importante et industriellement puissante. Sans elle, je crains que tous nos efforts en direction de la façade atlantique, de l'arc atlantique, de la « banane », comme on dit, même si le terme n'est pas très beau, ne soient finalement vains.

Je voudrais donc savoir, monsieur le ministre, si vous envisagez une accélération des financements de cette route Centre Europe-Atlantique, que le Gouvernement a pris la décision de construire entièrement en deux fois deux voies. Il faut avancer notamment sur le tronç commun, pour que nous puissions éclater ensuite, à l'est, vers la puissante Europe. L'effort doit être réparti sur la façade atlantique, de Bordeaux et Bayonne jusqu'à Nantes et Brest. Tel est le processus.

Quels moyens pouvez-vous affecter à cette route, monsieur le ministre ? Nous souhaitons lui voir allouer plus de crédits, certes, mais surtout plus vite. Sinon, je ne vois pas comment nous comblerons l'écart entre les régions en voie de développement, si je puis dire, et celles qui sont suréquipées, ce qui relève véritablement de l'aménagement du territoire.

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur le député, le réseau autoroutier, développé pour répondre d'abord aux besoins du trafic, était encore, en 1990, principalement constitué de radiales convergeant sur Paris.

Depuis 1988, le schéma directeur routier national rompt avec cette logique en prévoyant quatre grandes transversales autoroutières ne passant pas par Paris pour relier les façades maritimes et les ports à leur arrière-pays et, au-delà, à l'Europe : Le Havre-Est de la France par Amiens et Saint-Quentin ; Nantes-Est du pays par Orléans et Troyes ; Nantes-Sud-Est par Tours, Vierzon, Clermont-Ferrand et Lyon ; Bordeaux, Clermont-Ferrand, Lyon.

A l'exception d'un tronçon de 100 kilomètres entre Courtenay et Orléans, ces quatre grandes liaisons sont engagées en travaux, ou le seront avant l'an 2000, conformément aux contrats de plan signés entre l'Etat et les sociétés d'autoroutes.

Ce dispositif est complété par la route Centre Europe-Atlantique réalisée dans le cadre des contrats de plan Etat-régions et qui bénéficie de ce que l'on appelle un programme d'accélération. Au total, ce sont plus de 3 milliards de francs qui seront consacrés à cet axe durant cette période.

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Monsieur le ministre, je m'exprimerai en tant que député breton.

Notre région est particulièrement attachée à la politique d'aménagement du territoire. Cet attachement est ancien. Il a été confirmé par le grand débat auquel nous avons participé avec enthousiasme et conforté par la loi d'orientation de 1995, que nous avons accueillie non pas comme un aboutissement, mais comme une étape.

Notre attachement se manifeste aussi à l'égard de la DATAR, qui pour nous n'est pas simplement un sigle, mais une institution au passé prestigieux et, nous l'espérons, à l'avenir prometteur. La DATAR est, pour nous,

l'incarnation de l'Etat dans ce domaine. Incarnation de l'Etat, cela veut dire défense des petits, des sans-grade, des territoires qui ont besoin d'un appui spécifique de l'Etat.

Dans cette perspective d'aménagement du territoire, nous nous réjouissons, monsieur le ministre, de voir un « poids lourd du Gouvernement » chargé de cette question, étant dans le même temps que la gestion des infrastructures associée à l'aménagement du territoire, association du reste tout à fait logique.

Nous nous réjouissons de voir à vos côtés un – je devrais dire : une – secrétaire d'Etat aux transports qui est originaire de notre région et un secrétaire d'Etat au développement rural, témoignage de la volonté du Gouvernement d'agir aussi en ce domaine.

Mais ces satisfactions n'effacent pas nos motifs d'inquiétude.

La première inquiétude se nourrit du départ de Vannes du RICM, régiment prestigieux s'il en est, avec ses 800 engagés. C'est donc comme si quittaient la ville une entreprise et ses 800 employés, départ absolument dramatique, vous l'imaginez aisément.

Notre inquiétude porte également sur nos arsenaux de Lorient et de Brest ainsi que, dans un tout autre ordre d'idées, que sur la fiscalité nouvelle qui pèsera sur le fioul et pénalisera donc la province française, où le taux de « diésélisation » – pardonnez-moi ce néologisme ! – est autrement plus élevé que dans les grandes villes. C'est là un préjudice de plus pour notre région.

Face à ces inquiétudes, nous attendons des apaisements concrets. Nous attendons ainsi des réponses aux questions suivantes.

Première question : quand deux cantons de ma circonscription, celui de Corlay et celui de Merdrignac, les zones de revitalisation rurale, qui intéressent seront-elles mises en place ? Nous attendons avec impatience, car cette désignation entraînera des répercussions sur les charges des entreprises, en particulier.

Deuxième question : quand bénéficierons-nous du programme *Leader* ? En juillet 1994, il a été demandé aux élus locaux de se mobiliser. Ils ont constitué très rapidement un dossier. Depuis, nous attendons. On nous a opposé pendant un certain temps le prétexte que c'était la faute de l'Europe. Mais nous constatons que d'autres régions ont déjà leur programme *Leader*.

Troisième question : la loi prévoit un fonds national de développement des entreprises. Où est la ligne budgétaire qui l'alimente ? Son absence est d'autant plus inquiétante que, parallèlement, dans le domaine de l'agro-alimentaire, sont réduits les crédits des POA, les primes d'orientation agricole. Le monde rural attend avec d'autant plus d'impatience l'ouverture de cette ligne de crédits sur la FNDE.

Voilà les inquiétudes dont je me fais l'écho. Voilà aussi des questions très précises. Ayez la gentillesse de bien vouloir répondre de manière la plus précise, en dépit de l'heure tardive, avec, dans la mesure du possible, l'énoncé d'un calendrier.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au développement rural.

M. le secrétaire d'Etat au développement rural. Votre première question, monsieur Le Fur, concerne la délimitation des zones de revitalisation rurale. Nous avons eu l'occasion d'en parler ensemble puisque deux cantons de votre circonscription seront, en toute logique, retenus.

Pour parvenir à faire aboutir le projet de décret concernant ces zones, il a fallu, encore une fois, surmonter certaines réticences de la Commission européenne. Je l'ai dit tout à l'heure, c'est à l'occasion d'un déplacement à Bruxelles il y a quinze jours que Bernard Pons et moi-même avons obtenu l'accord du commissaire Van Miert, chargé de la politique de la concurrence. Cet accord doit se concrétiser par un échange de lettres.

Nous avons envoyé la lettre signifiant l'accord du Gouvernement français. Nous attendons la réponse. Il semble que celle-ci doive être soumise à la réunion des commissaires qui se tient chaque mois. En toute logique, elle devrait nous parvenir au plus dans un délai d'un mois, et le décret pourra être publié aussitôt, d'autant plus que, tout suspendu qu'il soit à l'accord du commissaire, il est déjà soumis au contreseing ministériel. Tout porte donc à croire que seront applicables d'ici à la fin de l'année les textes nécessaires à la mise en œuvre des mesures incitatives que vous appelez de vos vœux dans certaines parties de votre circonscription.

Pour ce qui concerne le programme d'initiative communautaire *Leader*, la Bretagne, c'est vrai, ne figurait pas parmi les premières régions dont les programmes ont été soumis à la Commission européenne. Les retards ont été dus aux négociations locales, qui se sont peut-être prolongées quelque peu, et peut-être aussi aux délais de transmission à la Commission.

Aujourd'hui, ce programme *Leader* a bel et bien été transmis. Il porte sur une somme relativement élevée, 14 millions d'écus, c'est-à-dire près de 100 millions de francs, et je le répète, il devrait être, semble-t-il, accepté par la Commission avant la fin de l'année.

A propos de ce programme, si important pour nos zones rurales, j'ajoute, pour l'information de l'Assemblée, que Bernard Pons et moi-même avons eu, lors de notre déplacement à Bruxelles, la confirmation qu'un complément de crédits serait accordé à la France, complément non négligeable puisqu'il porte sur 40 millions d'écus. Je rappelle que l'enveloppe initiale était de 180 millions d'écus. Ce supplément tout à fait appréciable conduira à envisager des compléments de programme dans certaines régions et, pourquoi pas ? en Bretagne.

Enfin, vous avez évoqué le fonds national de développement des entreprises. Vous le savez, tous ceux qui sont attachés au développement et à l'aménagement du territoire ainsi qu'à la création d'emplois, et en particulier ceux qui pensent que les petites et les très petites entreprises ont un rôle déterminant à jouer dans cette action, espèrent l'intervention de ce fonds dans les meilleurs délais. C'est en tout cas un des objets des négociations que nous menons, Bernard Pons et moi-même, avec le ministre du commerce et de l'artisanat. Le plan PME-PMI sera l'occasion de donner le véritable coup d'envoi.

M. le président. Mes chers collègues, la présidence vous propose une cote mal taillée par définition !

Le groupe UDF a un « droit de tirage » dans la mesure où je n'ai appelé que deux de ses membres lors de la dernière série de ce groupe. Donc, je vais, à titre exceptionnel, donner la parole successivement à M. Pierre Hériaud et M. Michel Vuibert. Je la donnerai ensuite, pour terminer, à un orateur du groupe RPR, M. Pierre-Rémy Houssin.

M. Etienne Garnier. Bravo !

M. le président. La parole est à M. Pierre Hériaud.

M. Pierre Hériaud. Le budget de la mer traduit la volonté du Gouvernement de poursuivre la réalisation de ses engagements et d'aider ainsi un secteur économique dont les difficultés sont nombreuses. Mais permettez-moi, monsieur le ministre, d'appeler, comme l'an dernier, votre attention sur le sort, inexplicable et profondément injuste, réservé à la Société nationale de sauvetage en mer.

Voici une organisation animée par de très nombreux bénévoles. L'Etat s'en désengage de plus en plus alors qu'elle sauve chaque année d'une mort certaine plus de 800 personnes et multiplie ses interventions pour sauver de jeunes imprudents.

Son budget de fonctionnement et d'investissement, déjà sensiblement réduit dans la loi de finances initiale pour 1995, l'a été encore dans le collectif puisqu'il a diminué, en définitive, de 25 p. 100. Or le présent budget pour 1996 prévoit encore d'autres coupes, puisqu'il passera au-dessous de la barre des dix millions de francs. Il en résulte des difficultés majeures pour la SNSM : elle ne peut entretenir correctement sa flotte ni faire face à ses frais de fonctionnement, que les collectivités locales doivent de plus en plus prendre en charge.

Dans le contexte de rigueur budgétaire, nécessaire, il est vrai, la commission des finances a voté à l'unanimité un avis qu'a parfaitement exposé ce matin le rapporteur spécial, M. Léonard, appelant l'attention du Gouvernement sur la situation créée à la SNSM, qui devrait à l'avenir bénéficier d'une part plus équitable des aides de l'Etat en fonction de la mission d'intérêt général qu'elle remplit.

Ma question est la suivante : que comptez-vous faire, monsieur le ministre, dès à présent et pour l'avenir, pour que la SNSM puisse exercer correctement cette mission, qui est d'assurer la sécurité de nos littoraux et de sauver de très nombreuses vies humaines ?

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial, et M. Etienne Garnier. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux transports.

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Bretonne moi-même, je ne puis que souligner à mon tour toute la reconnaissance et toute la considération que nous avons pour l'utilité, l'efficacité, les concours précieux apportés quotidiennement par le personnel bénévole de la Société nationale de sauvetage en mer, auxquels, je le sais, les parlementaires dans leur ensemble sont extrêmement sensibles.

Ce dévouement n'est plus à démontrer. L'association effectue environ 40 p. 100 des opérations de sauvetage maritime ; sous la responsabilité de l'Etat, elle fait partie intégrante, et depuis longtemps, du dispositif de sauvegarde de la vie humaine en mer.

Fort heureusement, et grâce à l'intervention des parlementaires, voilà plusieurs années que sont complétés les crédits initialement proposés par le Gouvernement.

Parler d'un abandon de l'Etat serait cependant excessif. C'est ainsi que la subvention d'équipement inscrite dans l'actuel projet de loi de finances en faveur de la SNSM représente 27 p. 100 de ses recettes totales d'investissement. En outre, si cette subvention est en réduction de 600 000 francs par rapport aux crédits du projet de loi de finances initial pour 1995 – et sachez bien que Bernard Pons et moi-même le regrettons – la subvention de fonctionnement, elle, est maintenue au même niveau, soit 3 100 000 francs.

Il me reste à souhaiter très vivement, monsieur le député, que, comme les années précédentes, les parlementaires nous aident à rétablir les crédits au niveau que vous souhaitez, à juste titre.

M. Etienne Garnier. Il faut aider la SNSM !

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

M. Michel Vuibert. Dans le cadre de la loi d'orientation du 4 février 1995 pour l'aménagement et le développement du territoire, de nombreuses mesures fiscales et financières ont été envisagées en faveur des espaces ruraux fragiles relevant des périmètres des territoires ruraux d'action prioritaire et des zones de revitalisation rurale.

Si certaines mesures décidées lors du comité interministériel du 30 juin 1994 sont entrées en application – je pense à l'exonération des charges sociales patronales pendant un an pour l'embauche du deuxième et du troisième salarié, ainsi qu'au relèvement du plafond de la prime d'amélioration de l'habitat – d'autres sont peu appliquées, telles que la possibilité de prolongation à cinq ans des OPAH – les opérations programmées d'amélioration de l'habitat – ainsi que la dotation aux jeunes entrepreneurs ruraux.

La loi du 4 février 1995 a prévu des mesures fiscales et financières, disais-je. Parmi celles-ci, sont envisagés l'exonération et l'abattement des bénéfices des entreprises nouvelles, la réduction de 6 à 0 p. 100 – c'est-à-dire la suppression – des droits d'enregistrement sur les mutations à titre onéreux de fonds de commerce, la possibilité de l'exonération de la taxe professionnelle en cas de reprise d'établissement en difficulté ou, pour les petites entreprises, la compensation par l'Etat de l'exonération de la taxe professionnelle.

A également été prévue l'intervention, pendant cinq ans, du fonds national de péréquation pour les entreprises s'installant dans les zones de revitalisation rurale. Ont été mis en place de nouveaux fonds d'intervention, tels le fonds national d'aménagement et de développement du territoire, le FNADT, principal fonds d'aide pour les actions économiques agricoles, touristiques et l'aménagement rural, ou encore le fonds de gestion de l'espace rural, destiné à financer les projets intercommunaux d'entretien de l'espace rural par des agriculteurs ou des entreprises agricoles et forestières.

Or, pour 1996, ces fonds devraient diminuer de façon sensible.

Quant à la décision de créer un fonds national pour la création et le développement des entreprises, qui permet d'accorder des prêts aux créateurs d'entreprises, elle ne semble pas, à ce jour, être mise en application.

Pourriez-vous nous faire connaître, monsieur le ministre, quelles sont, parmi ces mesures vitales pour le monde rural, celles qui seront prises en compte dans le budget pour 1996, leur importance et leur répartition par catégorie ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au développement rural.

M. le secrétaire d'Etat au développement rural. Monsieur le député, de très nombreuses questions ont déjà été posées et je crois pouvoir dire qu'une partie des réponses que vous attendiez ont déjà été données. Je n'en reprendrai pas moins volontiers les différents points que vous avez abordés.

Les zones de revitalisation rurale bénéficient effectivement de différentes mesures d'exonération fiscale ou d'allègement de charges sociales. Dès à présent s'applique

dans les territoires ruraux de développement prioritaire l'exonération de l'impôt sur les bénéfices des sociétés, exonération qui, vous le savez, est dégressive sur cinq ans. Il n'y avait pas besoin de texte spécifique d'application pour que cette mesure joue dans ces régions, qui couvrent pratiquement 70 p. 100 du territoire national et qui comptent à peu près 14 millions d'habitants.

Lorsque aura paru le décret que nous évoquions tout à l'heure en réponse à la question de M. Marc Le Fur, les autres incitations s'appliqueront dans des zones plus restreintes, puisque les zones de revitalisation rurale couvriront à peu près 40 p. 100 du territoire et une population de l'ordre de 4 000 000 à 4 500 000 habitants. Et là, il s'agira de mesures incitatives extrêmement fortes : l'exonération de taxe professionnelle, ce qui en soi n'est pas une grande nouveauté, mais qui sera compensée directement par l'Etat ; l'accélération de l'amortissement pour l'investissement immobilier ; l'exonération des charges de l'employeur, non pas simplement pour le deuxième et le troisième salarié, mais du troisième au cinquantième salarié, ce qui élargit considérablement la mesure ; enfin, mais uniquement dans les communes de moins de 5 000 habitants, l'allègement des droits de mutation pour les fonds de commerce. Vous savez l'importance du maintien de nos commerces et de notre artisanat dans le monde rural ; cette exonération devrait faciliter la reprise des activités dans des zones qui ne sont pas particulièrement favorisées.

Voilà les éléments de réponse que j'entendais apporter aux interrogations que vous avez exprimées.

Vous avez également demandé une estimation de ce qui sera consacré, au sein du fonds national d'aménagement et de développement du territoire, aux contrats de Plan visant les territoires ruraux de développement prioritaire. D'après nos calculs, l'enveloppe annuelle sera de 350 millions de francs, ce qui vous prouve que le monde rural fait l'objet d'une priorité ou, en tout cas, d'une attention toute particulière. Il faut d'ailleurs savoir, et nous avons évoqué ce processus au cours de ce débat, que ces crédits appellent d'autres crédits issus de fonds structurels européens, et qu'ils constituent donc un levier financier très important.

M. le président. Pour le groupe du RPR, la parole est à M. Pierre-Rémy Houssin.

M. Pierre-Rémy Houssin. Je n'évoquerai pas maintenant la question du TGV Atlantique, mais le Charentais que je suis, traumatisé par le détournement de l'autoroute A 10, vous parlera de routes, et plus particulièrement de la route Centre Europe-Atlantique.

Le XI^e Plan accorde 660 millions de francs en faveur de la RN 141, dont 150 millions de francs correspondant à des travaux qui avaient déjà été déclarés d'utilité publique. Cela signifie que plus de 500 millions de francs sont soumis à la procédure d'APSI, c'est-à-dire d'avant-projet sommaire d'itinéraire, avec une DUP prise après avis du Conseil d'Etat.

L'enquête de la déclaration d'utilité publique s'est ouverte le 13 février 1995.

Sur soixante-dix kilomètres concernés, seuls les trois kilomètres de la déviation de Jarnac n'ont pas reçu un avis favorable.

Ainsi, pour trois malheureux kilomètres, tous les travaux sont bloqués depuis des mois sur cet itinéraire, à un moment où nos entreprises manquent de travail et où le Président de la République a donné pour instruction de privilégier l'emploi ; là, il y a des emplois qui dorment.

Le calendrier fourni par vos services indique très clairement que seuls seront réalisés à la fin du Plan, c'est-à-dire en décembre 1998, les ouvrages d'art et la libération d'emprises, soit à peine 25 p. 100 du poids financier des opérations.

Est-ce bien raisonnable, alors que les collectivités qui financent cette route nationale, je le rappelle, à 50 p. 100, thésaurisent, année après année, leur participation ?

Quelles sont les mesures que vous pourriez prendre pour accélérer ces procédures ?

Donnez-vous à la Charente, en 1996, les crédits nécessaires pour les opérations en cours d'étude ou de réalisation, programmées dans le XI^e Plan et hors APSI, c'est-à-dire 200 millions d'autorisations de programme et 200 millions de crédits de paiement ?

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

M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. Monsieur Houssin, je ne voudrais pas vous faire de peine, à la fin de cette séance très intéressante que nous avons consacrée à l'examen des budgets de mon département ministériel.

La RN 141 entre Limoges et Saintes constitue – nous l'avons vu – un maillon essentiel de la route Centre Europe-Atlantique, qui figure parmi les grandes priorités de l'Etat dans l'actuel contrat de plan.

C'est un montant d'un milliard de francs qui sera consacré à la RN 141 durant la période 1994-1998. Dans votre département de la Charente, en particulier, 635 millions de francs seront investis pour engager des déviations importantes : Chasseneuil, Taponnat, Jarnac. Le dossier relatif à l'aménagement de la RN 141 entre Chasseneuil et Cognac sera transmis avant la fin de l'année au Conseil d'Etat, ce qui laisse espérer une déclaration d'utilité publique pour la fin du premier trimestre 1996.

Au-delà du XI^e Plan, l'effort exceptionnel déjà consenti sera poursuivi. En effet, il restera encore un milliard de francs à mobiliser pour mener à son terme cet ambitieux mais nécessaire programme d'aménagement à deux fois deux voies, avec toutes les caractéristiques d'une route express, entre Limoges et Saintes.

S'agissant enfin de la mobilisation des crédits – autorisations de programme et crédits de paiements – je ne suis pas en mesure de fournir les éléments techniques. Après avoir pris des informations plus précises, je vous répondrai directement. En tout cas, je ferai tout mon possible pour répondre à votre attente, car je ne voudrais pas que nous terminions cette séance sur une note pessimiste.

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

2

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu, le 25 octobre 1995, de M. le Premier ministre, un projet de loi tendant à renforcer la répression du terrorisme et des atteintes aux personnes dépositaires de l'autorité publique ou chargées d'une mission de service public et comportant des dispositions relatives à la police judiciaire.

Ce projet de loi, n° 2302, est renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

3

DÉPÔT DE PROJETS DE LOI ADOPTÉS PAR LE SÉNAT

M. le président. J'ai reçu, le 25 octobre 1995, transmis par M. le Premier ministre :

Un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'une convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République centrafricaine relative à la circulation et au séjour des personnes.

Ce projet de loi, n° 2303, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

Un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification du protocole n° 11 à la convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, portant restructuration du mécanisme de contrôle établi par la convention (ensemble une annexe).

Ce projet de loi, n° 2304, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

Un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'une convention d'établissement entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République centrafricaine.

Ce projet de loi, n° 2305, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

Un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification du protocole additionnel à l'accord général de coopération entre les Etats de la Commission de l'océan Indien.

Ce projet de loi, n° 2306, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

Un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification de la convention sur la protection des Alpes.

Ce projet de loi, n° 2307, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

Un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'accord international de 1994 sur le café.

Ce projet de loi, n° 2308, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

Un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification de la convention des Nations unies sur le droit de la mer (ensemble neuf annexes) et de l'accord relatif à l'application de la partie XI de la convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (ensemble une annexe).

Ce projet de loi, n° 2309, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

Un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mali sur la circulation et le séjour des personnes (ensemble deux échanges de lettres).

Ce projet de loi, n° 2310, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

Un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'une convention d'établissement entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mali.

Ce projet de loi, n° 2311, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

Un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Japon en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu (ensemble un protocole).

Ce projet de loi, n° 2312, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

Un projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune (ensemble un échange de lettres), signée à Paris le 31 août 1994, et un échange de lettres complétant l'article 29 de ladite convention, signé à Washington les 19 et 20 décembre 1994.

Ce projet de loi, n° 2313, est renvoyé à la commission des affaires étrangères, en application de l'article 83 du règlement.

4

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à dix heures, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1996, n° 2222 ;

M. Philippe Auberger, rapporteur général au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (rapport n° 2270) ;

Suite des crédits de l'aménagement du territoire, équipement et transports : aménagement du territoire, urbanisme et services communs ; transports terrestres, routes, sécurité routière ; mer ; transport aérien, météorologie, aviation civile ; articles 61, 62 et 63 ;

Fonction publique :

M. Charles de Courson, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 19 au rapport n° 2270) ;

M. Dominique Bussereau, rapporteur pour avis au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (avis n° 2274, tome I) ;

Santé publique et assurance maladie :

M. Augustin Bonrepaux, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 34 au rapport n° 2270) ;

M. Jean-François Mattei, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (avis n° 2271, tome X).

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 26 octobre 1995 à une heure dix.)

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

MODIFICATIONS À LA COMPOSITION DES GROUPES

(*Journal officiel*, Lois et décrets, du 26 octobre 1995)

GRUPE DU RASSEMBLEMENT POUR LA RÉPUBLIQUE
(241 membres au lieu de 240)

Ajouter le nom de M. Lionel Assouad.

LISTE DES DÉPUTÉS N'APPARTENANT À AUCUN GROUPE
(2 au lieu de 3)

Supprimer le nom de M. Lionel Assouad.

OFFICE PARLEMENTAIRE
D'ÉVALUATION DES CHOIX SCIENTIFIQUES
ET TECHNOLOGIQUES

En application de l'article 25 du règlement, le groupe UDF a désigné M. Bernard Saugey pour faire partie, en qualité de titulaire, de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, en remplacement de M. Michel Pelchat, élu sénateur.

La candidature est affichée et la nomination prend effet dès la publication au *Journal officiel* du 26 octobre 1995.

ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE
DE PROGRAMME RADIO-FRANCE
1 poste à pourvoir

La commission des affaires culturelles, familiales et sociales, a désigné M. Rudy Salles comme candidat.

La candidature est affichée et la nomination prend effet dès la publication au *Journal officiel* du 26 octobre 1995.

TRANSMISSION DE PROPOSITIONS D'ACTES COMMUNAUTAIRES

Par lettre du 24 octobre 1995, M. le Premier ministre a transmis, en application de l'article 88-4 de la Constitution, à M. le président de l'Assemblée nationale, les propositions d'actes communautaires suivantes :

N° E 502. – Proposition de décision du Conseil et de la Commission relative à la conclusion de l'accord européen entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la République de Slovénie, d'autre part (COM [95] 341 FINAL).

N° E 503. – Proposition de règlement CE du Conseil portant suspension totale ou partielle des droits de douane applicables à certains produits relevant des chapitres 1 à 24 et du chapitre 27 de la nomenclature combinée, originaires de Malte et de la Turquie (1995) (COM [95] 429 FINAL).

N° E 504. – Communication de la Commission : demande d'avis conforme du Conseil et consultation du comité CECA, au titre de l'article 95 du traité CECA, concernant les projets de décision de la Commission concernant la conclusion d'accords entre la Communauté européenne du charbon et de l'acier et la Fédération de Russie et l'Ukraine sur le commerce de certains produits sidérurgiques et du projet de décision de la Commission relative à la gestion de certaines restrictions à l'importation de certains produits sidérurgiques en provenance de Russie et d'Ukraine (SEC [95] 1020 FINAL).

ANNEXE

Questions écrites auxquelles une réponse écrite doit être apportée au plus tard à la fin de la première séance du jeudi 2 novembre 1995 :

N°s 18646 de M. Jacques Le Nay ; 20717 de M. Jean-Louis Masson ; 21532 de M. Jean-Pierre Michel ; 22227 de M. Pierre Garmendia ; 26326 de M. Christian Vanneste ; 27037 de M. André Fanton ; 27760 de M. Michel Hunault ; 27891 de M. Jean-Michel Dubernard ; 27991 de M. Gérard Larrat ; 28108 de Mme Martine David ; 28213 de M. Jean-Jacques Delvaux ; 28216 de M. Francis Saint-Ellier ; 28242 de M. Pierre Hériaud ; 28578 de M. Hervé Mariton ; 28616 de M. Jean-Pierre Abelin ; 28823 de M. Henri Cuq ; 28995 de M. Gérard Larrat ; 29029 de M. Jean-Claude Gayssot ; 29050 de Mme Muguette Jacquaint ; 29088 de M. Michel Berson ; 29150 de Mme Ségolène Royal.