

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. JEAN DE GAULLE

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** de M. Bernard Pons, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, M. Raymond-Max Aubert, secrétaire d'État au développement rural et Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'État aux transports, aux **questions** de : MM. Charles Fèvre, André Droitcourt, Philippe Mathot, Michel Inchauspé, Roland Nungesser, Maurice Ligot, Daniel Mandon, Gérard Grignon, Emmanuel Dewees, Philippe Legras, Jean-Claude Mignon, Marc Reymann, Paul-Louis Tenailon, Serge Roques, Alain Marsaud, Christian Vanneste, Yves Deniaud.

M. le ministre.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 15)

*Rappel au règlement* (p. 15)

MM. Augustin Bonrepaux, le président.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE,  
ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS

Etat B

Titre III (p. 16)

Amendement n° 104 de M. Thomas : MM. Jean-Pierre Thomas, Gilbert Gantier, vice-président de la commission des finances ; le ministre, Augustin Bonrepaux. – Adoption.

Amendement n° 72 de la commission des finances : MM. Michel Bouvard, rapporteur spécial de la commission des finances ; le ministre. – Adoption.

Amendement n° 77 de la commission : M. Yves Deniaud, rapporteur spécial de la commission des finances. – Retrait.

Amendement n° 78 de la commission : MM. Jean-Louis Léonard, rapporteur spécial de la commission des finances ; le ministre, Jean-Pierre Thomas, le vice-président de la commission. – Retrait.

Adoption du titre III modifié.

Titre IV (p. 16)

Amendement n° 103 de M. Thomas : MM. Jean-Pierre Thomas, Michel Bouvard, rapporteur spécial ; le ministre. – Retrait.

Amendement n° 73 de la commission : MM. Michel Bouvard, rapporteur spécial ; le vice-président de la commission. – Retrait.

Adoption du titre IV.

Etat C

Titre V. – Adoption (p. 16)

Titre VI (p. 16)

Amendement n° 71 de la commission : MM. Michel Bouvard, rapporteur spécial ; le ministre. – Rejet.

Amendements n°s 105 de M. Thomas et 74 rectifié de la commission : MM. Jean-Pierre Thomas, Michel Bouvard, rapporteur spécial ; le ministre, Jean-Louis Idiart. – Adoption de l'amendement n° 105 ; l'amendement n° 74 rectifié n'a plus d'objet.

Amendements n°s 106 de M. Thomas et 75 rectifié de la commission : MM. Jean-Pierre Thomas, le vice-président de la commission. – Retrait de l'amendement n° 75 rectifié.

MM. Michel Bouvard, rapporteur spécial ; le vice-président de la commission, le ministre, Etienne Garnier. – Rejet de l'amendement n° 106.

Amendement n° 76 de la commission : M. le vice-président de la commission. – Retrait.

Adoption, par scrutin, du titre VI modifié.

M. Augustin Bonrepaux.

Titre VII. – Adoption (p. 16)

BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE

Adoption des crédits ouverts aux articles 38 et 39.

Article 61 (p. 16)

Amendement n° 33 de M. Santini : MM. Christian Dupuy, Michel Bouvard, rapporteur spécial ; le ministre. – Retrait.

Amendement n° 79 de la commission : MM. Michel Bouvard, rapporteur spécial ; le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 61.

Articles 62 et 63. – Adoption (p. 21)

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

2. **Remise des réponses aux questions écrites signalées par les présidents des groupes** (p. 23).

3. **Ordre du jour** (p. 23).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. JEAN DE GAULLE, vice-président

La séance est ouverte à dix heures.

**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<sup>os</sup> 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.

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

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

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le président, je constate que M. le ministre de l'aménagement du territoire n'est pas au banc du Gouvernement. Certes, Mme le secrétaire d'Etat aux transports et M. le secrétaire d'Etat au développement rural sont, eux, présents, mais ma question concerne l'aménagement du territoire. Dans ces conditions, peut-être serait-il souhaitable que nous attendions l'arrivée de M. le ministre.

**M. le président.** Mme le secrétaire d'Etat aux transports et M. le secrétaire d'Etat au développement rural sont tout à fait habilités à vous répondre, monsieur Fèvre.

Vous avez la parole, pour poser votre question.

**M. Charles Fèvre.** Madame le secrétaire d'Etat, monsieur le secrétaire d'Etat, ma question porte sur les modalités d'attribution de la prime d'aménagement du territoire, dont on nous a dit hier que les crédits n'étaient pas tous consommés. Mais ne serait-ce pas précisément les conditions d'attribution qui empêchent la consommation des crédits ? Il y a quelques années, ne disait-on pas la même chose à propos des prêts PAP alors que tout le monde savait que s'ils n'étaient pas consommés c'étaient parce que les plafonds de ressources étaient trop bas.

Ma question concerne un cas précis. Le décret du 6 février 1995, qui a d'ailleurs repris des dispositions antérieures, prévoit que les entreprises peuvent bénéficier de la PAT pour des programmes de délocalisation d'activités issues notamment de la région Ile-de-France.

Partiellement décentralisée en 1972 dans mon canton d'Arc-en-Barrois, la société Cehess Schurter a transféré il y a un an vingt et un emplois supplémentaires. L'effectif a donc plus que doublé, passant de vingt et un à quarante-six. L'opération est exemplaire, tant par son importance, pour un petit canton en difficulté, que par la nature des emplois transférés. Tous relèvent, en effet, du secteur tertiaire. Le siège social, la direction générale, le service du personnel, celui de la comptabilité-gestion, les bureaux d'études, sont désormais implantés à Arc-en-Barrois. Cependant, elle n'a obtenu la prime d'aménagement du territoire que pour trois emplois, au lieu des vingt et un sur lesquels elle s'était engagée et qu'elle a effectivement transférés.

De ce fait, la direction suisse du groupe, qui s'est déclarée très déçue par le montant de la prime d'aménagement du territoire accordée, risque de ne pas faire bénéficier la France de ses restructurations futures.

Le Gouvernement est-il en mesure de faire réexaminer ce dossier dans un sens plus favorable, et ce afin que la société Cehess Schurter continue à transférer chez nous des emplois actuellement implantés en Suisse, voire en Allemagne ?

**M. le président.** Monsieur Fèvre, on vient de m'informer que M. Bernard Pons serait en retard et qu'il nous rejoindrait dans la matinée.

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

**M. Raymond-Max Aubert, secrétaire d'Etat au développement rural.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, Bernard Pons participe effectivement actuellement au comité interministériel de la mer, plusieurs fois évoqué hier, et ne pourra donc nous rejoindre que dans quelques instants.

Monsieur Fèvre, vous avez posé le problème des conditions d'attribution de la PAT. Votre canton étant situé dans une zone éligible, le problème est déjà moins complexe. Il n'est toutefois pas en zone majorée. Cela dit, en fonction de l'intérêt des dossiers, un développement est toujours possible. La délocalisation d'activité à laquelle vous avez fait allusion porte sur le secteur tertiaire. Et, là encore, je pense que vous êtes éligible à la PAT « tertiaire ».

Apparemment, le dossier n'a pas bénéficié du soutien que vous attendiez et vous semble de nature à freiner les ardeurs du groupe suisse en question qui aurait pu, pourtant, amplifier peut-être sa présence dans votre département. Ce problème mérite d'être étudié au fond. C'est pourquoi, si vous le voulez bien, monsieur le député, nous donnerons à la DATAR des instructions afin qu'une réunion de travail à laquelle vous participerez soit très vite organisée et que soient examinées les possibilités de ranimer l'intérêt initial des partenaires suisses pour votre département.

**M. Charles Fèvre.** Merci, monsieur le secrétaire d'Etat.

**M. le président.** La parole est à M. André Droitcourt.

**M. André Droitcourt.** Encore une question qui a trait au TGV-Est, madame le secrétaire d'Etat, et je m'en excuse. Mais cela prouve l'importance de ce projet.

Je souhaitais attirer votre attention sur la nécessité de réaliser simultanément les travaux de construction du TGV-Est et les infrastructures attenantes. Il est prévu de construire à mi-chemin entre les deux principales villes du département de la Meuse une gare TGV. Cette gare meusienne est desservie par un axe routier national appelé « Voie sacrée » pour avoir acheminé au cours de la Première Guerre mondiale des centaines de milliers de soldats sur les champs de bataille. En dépit de certains aménagements ponctuels, cette route historique, qui relie Bar-le-Duc à Verdun, ne répond plus aux besoins d'un trafic de plus en plus lourd. Il apparaît donc nécessaire d'aménager la « Voie sacrée » en voie rapide, afin de relier les deux principaux pôles du département.

Autour de la gare meusienne est projetée la construction d'une zone artisanale de commerces, de bureaux et de logements. A quelques minutes de cette même gare, une plate-forme industrielle est en cours d'aménagement aux Souhesmes. Une importante zone industrielle, située à Baleycourt et occupée par des entreprises performantes internationales, est, elle aussi, mal desservie.

Madame le secrétaire d'Etat, si la circulation sur la « Voie sacrée » ne s'améliore pas, les activités économiques de ce secteur stagneront et les investisseurs potentiels hésiteront à venir s'y installer.

Le doublement de la « Voie sacrée » n'a pu être inscrit dans le troisième contrat de plan Etat-région. Le TGV représente une chance pour la Meuse, s'il s'y arrête et si la gare meusienne est desservie par des infrastructures permettant des liaisons rapides. La gare meusienne sera le premier arrêt du TGV en Lorraine. Elle sera donc la vitrine de notre région et de notre département.

Je vous rappelle que la région Lorraine et les quatre départements lorrains s'étaient engagés en 1990 à participer à hauteur d'un milliard de francs au financement du TGV-Est afin d'accélérer sa réalisation, avec, à l'époque, engagement de l'Etat d'une mise en service pour 1996. C'est le premier projet TGV en France à recourir à la participation financière des régions qui seront traversées.

Madame le secrétaire d'Etat, en raison de ce qui précède, je ne vous demanderai pas, avec une pointe de malice, de fixer une date d'inauguration du TGV en 1996. (*Sourires.*) Je souhaiterais simplement connaître la position du Gouvernement sur ce dossier. Quelles actions entend-il entreprendre ? Selon quel calendrier ?

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le député, Bernard Pons a eu l'occasion d'affirmer hier le caractère absolument prioritaire de ce projet et j'ai moi-même d'ores et déjà apporté un certain nombre de précisions en répondant aux questions de vos collègues et en revenant sur les déclarations de M. Hoëffel et M. Hubert Haenel. Je ne rappellerai donc que les principaux éléments.

Pour le calendrier, il convient en priorité de prendre un décret prononçant une déclaration d'utilité publique, ce qui est une procédure très lourde. Cela sera fait en temps utile, c'est-à-dire au plus tard au mois de mai prochain.

En ce qui concerne les questions de financement, je rappelle que nous avons garanti à la SNCF une rentabilité minimale de ses capitaux de 8 p. 100, ce qui repré-

sente, en l'état actuel du coût du dossier, 13 milliards de francs d'argent public se répartissant entre les collectivités locales.

A cet égard, je réaffirme que l'intervention de ces dernières – qui constitue, c'est vrai, une première – est tout à fait déterminante. Sans elles, nous ne pourrions certainement, pas avancer aussi vite.

Une part du financement est également assurée par la Commission européenne, qui doit, nous dit-on, décider du montant de sa participation d'ici à la fin de l'année, par le grand-duché de Luxembourg – le solde étant financé par l'Etat. Je ne peux évidemment pas vous en préciser le montant puisque celui-ci sera déterminé par différence entre le montant nécessaire et ce qui aura été définitivement obtenu, notamment de la Commission européenne. En tout état de cause, les derniers chiffres du plan de financement seront arrêtés au premier semestre de 1996, en même temps que la déclaration d'utilité publique.

Le calendrier nous entraînera ensuite vers les acquisitions foncières, qui démarreront dans la foulée. C'est ce qui a permis à Bernard Pons de dire qu'au plus tard les travaux auraient commencé en 1998.

Monsieur le député, vous m'interrogez plus particulièrement sur les possibilités de valoriser au mieux le TGV autour de la gare meusienne. A cet égard, je me réjouis beaucoup d'apprendre qu'une zone artisanale avec plate-forme industrielle pourrait se développer autour du TGV. Nous avons bien là la preuve que de telles infrastructures ont une incidence sur l'aménagement et le développement du territoire. Cela justifie donc les interventions financières des différents niveaux de contribuables, notamment locaux.

Quant à la gare de la Meuse, j'ai, dans un esprit de concertation, émis le souhait que la réflexion se poursuive sur la question particulière de l'implantation des gares nouvelles. J'ai donc demandé au préfet de la Meuse d'animer localement une nouvelle phase de réflexion avec les élus, les acteurs sociaux économiques, les services de l'Etat et la SNCF. Les préoccupations relatives à l'emploi que vous avez évoquées seront prioritairement prises en compte.

Monsieur le député, je vous le dis sans ambiguïté : c'est dans le cadre des travaux de ce groupe que devra être traitée la question des accès routiers, sous l'angle, encore une fois, des perspectives d'emploi et de la valorisation globale du TGV. La desserte de la gare proprement dite n'exige pas *a priori* la mise à quatre voies de la RN 35. C'est donc bien dans le cadre de ce groupe de travail préfectoral que doivent être analysés l'ensemble des besoins. Sachez, monsieur le député, que, si, à l'issue de ces travaux, des difficultés persistaient, j'en reparlerais bien entendu avec vous.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Mathot.

**M. Philippe Mathot.** Depuis le début de la discussion de ce budget, nous avons entendu la longue litanie des besoins en investissements locaux non satisfait, besoins évidemment tous prioritaires. Je suis pour ma part convaincu que, pour faire bouger les choses dans nos départements, dans nos circonscriptions, nous devons commencer par faire des propositions et nous engager localement aux côtés de l'Etat.

Avant de poser ma question, qui a trait à une desserte ferroviaire dans mon département, je voudrais donner un exemple de ce qui se passe dans le département des Ardennes.

Après avoir constaté que les travaux sur la RN 51 traînaient depuis maintenant trente ans et que quinze kilomètres restaient encore à construire, tous les élus, au premier rang desquels le président du conseil général, ont décidé de demander à l'Etat d'anticiper sur le prochain contrat de plan en recourant à l'emprunt, à charge pour l'Etat de donner des assurances sur sa contribution à venir. Certes, la proposition peut paraître révolutionnaire sur le plan administratif, mais elle est aussi extrêmement intéressante.

Bien sûr, je ne vous demanderai pas, madame le secrétaire d'Etat, de répondre ce matin sur la faisabilité. Mais pouvez-vous au moins me donner l'assurance que cette proposition, généreuse et innovante, qui va dans le sens de l'action révolutionnaire que vous devez mener dans votre ministère, sera étudiée et non pas rejetée d'un revers de main pour des raisons purement technocratiques ? La politique, je vous le rappelle, c'est l'art de dire comment on va faire, et non l'art de dire : « C'est impossible ! »

**M. Jean-Louis Idiart.** Très bien !

**M. Philippe Mathot.** J'en viens maintenant à ma question sur la liaison ferroviaire.

M. le ministre de l'aménagement du territoire nous a permis de lancer une expérimentation dans le pays de la Pointe, ce dont je le remercie. Or la ligne SNCF Charleville-Mézières-Givet, qui traverse ce pays et irrigue un bassin d'emploi industriel de 70 000 habitants, semblerait menacée, si l'on en croit certains bruits dont la presse s'est fait l'écho.

Madame le secrétaire d'Etat, cette ligne est-elle vraiment menacée ? J'espère que votre réponse rassurera l'ensemble de la population ouvrière de cette région.

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

**Mme le secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le député, je connais bien les questions routières des Ardennes pour avoir déjà eu l'occasion d'en parler avec les élus, et non des moindres, de votre région. Sachez que le dossier est entre les mains de l'un des plus proches conseillers de Bernard Pons.

Pour la ligne ferroviaire, la convention entre la région et la SNCF a permis d'apporter des adaptations positives et il n'est actuellement pas envisagé de revenir sur ces améliorations. Je suis donc en mesure de vous apporter les apaisements que vous souhaitiez.

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

La parole est à M. Michel Inchauspé.

**M. Michel Inchauspé.** Monsieur Mathot, la politique, c'est l'art de rendre possible ce qui est nécessaire ! Cher collègue, vous avez raison, il n'est pas inutile de rappeler parfois cette définition, même au Gouvernement.

Madame le secrétaire d'Etat, il a été décidé dans la première partie de la loi de finances de doubler la taxe sur les autoroutes à la charge des sociétés concessionnaires. M. le ministre nous a hier expliqué que trois solutions étaient envisageables pour permettre à ces gestionnaires de faire face à cette nouvelle obligation.

La première consisterait à allonger les concessions. Malheureusement, elle a déjà été utilisée l'an dernier et, à ce titre, ne peut plus l'être.

La deuxième, qui envisagerait une réduction du programme décennal établi l'an dernier, serait, à mon avis, la pire des solutions et irait à l'encontre des engagements

pris en matière d'aménagement du territoire et d'emploi. Car, dans ces conditions, il pourrait être question de supprimer certains programmes comme Bordeaux-Clermont-Ferrand – programme pourtant cher à notre Premier ministre et à notre Président de la République –, Grenoble-Sisteron ou d'autres encore. D'ailleurs, le comité du FDES prévu en décembre doit déjà fourbir ses armes, lui qui ne souhaite que réduire les programmes.

Reste la troisième solution, à mon avis la seule possible, celle qui consiste à permettre une répercussion progressive de cette nouvelle charge par une hausse programmée de péage. Celle-ci, d'ailleurs, n'a pas suivi la dérive monétaire et peut donc subir un certain rattrapage.

Je me garderai de vous donner des conseils, madame le secrétaire d'Etat, mais ne croyez-vous pas que ma suggestion a le mérite de l'efficacité et qu'elle va dans le sens de l'intérêt général, cela soit dit en toute modestie ?

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

**Mme le secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le député, je vous confirme les propos qu'a tenus hier M. Bernard Pons à cet égard.

La première option serait une remise en cause du programme de construction – hypothèse que nous excluons, ne serait-ce que pour des raisons de soutien à l'emploi dans les travaux publics.

La deuxième serait d'allonger les concessions. Sur ce point, nous sommes un peu plus nuancés que vous : pour certaines sociétés, cela nous paraît envisageable.

Le troisième moyen serait d'augmenter un peu les péages, avec la possibilité d'étaler cette hausse sur plusieurs années. Cette hypothèse pose cependant – et nous y sommes sensibles – une difficulté pour certaines catégories d'usagers, en particulier pour les transporteurs routiers qui, actuellement engagés dans un effort très important de création d'emplois et d'assainissement de la profession, supporteraient difficilement une hausse trop importante ou trop brutale des péages. Bernard Pons a donc demandé à la direction des routes d'effectuer des simulations de mise en œuvre de ces trois types de leviers. Nous pourrions ensuite en discuter avec le ministère des finances et les sociétés concernées à l'issue du vote du Parlement. Les choses restent donc, de ce point de vue, relativement ouvertes.

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

**M. Roland Nungesser.** Madame le secrétaire d'Etat, la création, dans le cadre de la loi sur l'aménagement du territoire, d'un fonds d'investissement pour les transports terrestres avait laissé espérer qu'enfin pourrait être entreprise la réalisation des canaux à grand gabarit dont l'économie nationale a tant besoin. Sans doute eût-il été préférable de ne pas confier à un même organisme la gestion des crédits destinés aux différents modes de transport. C'est pourquoi il nous était apparu souhaitable que soit maintenu le projet initial du Gouvernement, qui prévoyait un fonds spécifique pour les voies navigables.

Nous avons quelques raisons de craindre que, une fois de plus, la réalité budgétaire ne réponde pas à des promesses même renouvelées. Pourtant, parmi les ressources du fonds d'investissement figure une taxe spéciale, qui, prélevée sur la production hydroélectrique, devait être affectée aux investissements fluviaux. Pour 1995, ce prélèvement participait à raison de 950 millions à la dotation globale du fonds.

Or, contrairement aux engagements du Gouvernement, les crédits affectés aux investissements fluviaux étaient limités à 189 millions. De plus, dans le même temps, disparaissait la ligne budgétaire concernant l'entretien et la restauration du réseau navigable.

La loi de finances pour 1996 confirme cette tendance à priver la voie fluviale des ressources qui devaient lui être affectées, puisque 276 millions de francs seulement sont prévus, alors que les crédits nécessaires aux opérations de restauration et de modernisation des voies existantes, surtout de celles qui permettent les accès et les débouchés des futures liaisons, devraient être de l'ordre de 400 millions de francs.

Le comble est que, compte tenu de cette ressource, pourtant très insuffisante, la suppression des crédits budgétaires est maintenue. Il est pourtant indispensable que soient poursuivies rapidement les études nécessaires à la liaison Seine-Nord et que soient engagées celles concernant le canal Seine-Est. Malgré ces incertitudes, VNF a lancé les études préliminaires en vue de choisir définitivement le tracé du canal Seine-Nord.

Ce faisant, VNF complétera la première série de concertations menées par le préfet de la région Picardie, laquelle avait conclu à la nécessité et à l'urgence de la création du canal à grand gabarit, pour soulager le trafic routier du corridor nord, sursaturé au point d'être un véritable danger pour l'environnement.

Ces projets seront-ils encore sabotés ? Faut-il rappeler les désillusions des usagers de la voie d'eau, qui se sont succédé, après le remarquable rapport de la commission Grégoire, en 1984, après l'approbation par le Gouvernement, en 1985, du schéma directeur des voies navigables, après la création de ressources nouvelles, suggérées par le rapport Chassagne, après la création du fonds d'investissement de 1994 ? En effet, l'apport des ressources nouvelles a été systématiquement annihilé par la réduction, à niveau égal, des crédits budgétaires qui, maintenant, ont même totalement disparu.

Aussi la question se pose-t-elle de savoir quel organisme, plus puissant que le pouvoir exécutif et le pouvoir législatif, parvient, par des procédures occultes, à rendre vaines les lois votées par le Parlement, sur proposition du Gouvernement lui-même ? Si vous parvenez à déceler l'origine de ces manœuvres, madame le secrétaire d'Etat, serait-il possible de connaître les motivations de ceux qui s'acharnent à faire en sorte que la France soit le seul pays d'Europe à ignorer le rôle, dans l'économie moderne, de la voie d'eau, qui ne transporte en France que 4 p. 100 du trafic total des marchandises, contre 20 p. 100 en Allemagne et 30 à 40 p. 100 aux Pays-Bas ?

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Nungesser.

**M. Roland Nungesser.** Monsieur le président, je réponds à votre appel ; c'est ma dernière phrase.

Toutes les nations d'Europe, et aussi les pays à dimension continentale auraient-ils donc tort de développer leur transport par eau ? La France serait-elle la seule nation à avoir raison de privilégier les encombrements et les nuisances d'un trafic routier surchargé ?

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

**Mme le secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le député, nous avons souvent l'occasion de parler des questions de voies d'eau, et je reconnais bien dans vos propos de ce matin votre attachement et votre passion pour ce mode de transport.

S'il ne représente que la proportion très faible que vous venez d'indiquer, c'est malheureusement, en grande partie parce que les clients et les chargeurs, au moment de choisir le mode de transport qui leur convient, n'y trouvent peut-être pas toujours toute la qualité et toutes les satisfactions souhaitables. La modernisation en cours des différentes fractions de la profession batelière va justement, j'en suis persuadée, dans le sens de l'amélioration de l'attractivité du transport fluvial.

Mais vous avez surtout insisté sur les questions d'investissement. Je vous trouve un peu négatif ou pessimiste ce matin, monsieur le député ! Le total des crédits de VNF, d'une part – 800 millions –, et du fonds d'investissements des transports terrestres et des voies navigables, d'autre part – 276 millions – aboutit tout de même à quelque chose de notablement supérieur au milliard de francs. Ce n'est peut-être pas assez, mais cela va dans le bon sens.

Pour 1996, nous proposons effectivement à l'Assemblée de voter 276 millions sur ce fonds, ce qui constitue plus du double des crédits budgétaires consacrés bon an, mal an à ce type d'investissements – et ce en complément des ressources de VNF.

Cela sera essentiellement consacré au lancement des études concernant Seine-Nord et Seine-Est. Et, grâce au fonds d'investissement des transports terrestres, nous avons le moyen, au cours des prochaines années, de développer progressivement ce type d'investissements.

Nous savons bien – le débat l'a montré – qu'il faudra mettre en place une programmation raisonnée et collective des différents types d'investissements nécessaires. Et nous comptons beaucoup, Bernard Pons et moi-même, sur le comité de gestion du fonds d'investissement, dans lequel les amis de la voie d'eau, vous le savez, sont largement représentés.

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

**M. Michel Inchauspé.** Madame le secrétaire d'Etat, monsieur le secrétaire d'Etat, ma deuxième question a trait au prochain contrat de plan avec la SNCF à l'occasion duquel vous aurez évidemment à vous pencher sur l'avenir de nombreuses lignes secondaires.

Dans l'esprit de l'aménagement du territoire dont M. le Premier ministre vous a confié la responsabilité, monsieur le secrétaire d'Etat, il conviendrait, je l'espère du moins, de préserver les lignes qui desservent des zones de montagne d'accès difficile.

Or, dans notre département, deux lignes risquent de voir leur existence remise en question.

La première, qui dessert des communes de montagne sur les deux tiers de son parcours, relie Bayonne, capitale de la province du Labourd, et Saint-Jean-Pied-de-Port, capitale de la Basse-Navarre. Peut-on supprimer une ligne qui relie deux capitales ? (*Sourires.*) Du reste, une mise sur route ne permettrait pas de garantir des horaires exacts, surtout pendant la période estivale, à cause de l'encombrement automobile.

Plus préoccupant, le cas de la ligne Pau-Oloron-Sainte-Marie. Si on la fermait, on condamnerait définitivement le rétablissement de la ligne Pau-Canfranc, chère aux Béarnais et aux Aragonais. Le conseil régional d'Aquitaine et même le conseil général des Pyrénées-Atlantiques, en la personne de son président – un de vos collègues, et non des moindres, au Gouvernement – ont financé une étude sur la réouverture, avec des conclusions précisément chiffrées. L'abandon définitif de Pau-Canfranc causerait une profonde déception à tous

ceux qui ont soutenu le projet, aujourd'hui à moitié réalisé, du tunnel routier du Somport, complémentaire du tunnel ferroviaire.

Par ailleurs, ces lignes font l'objet d'une convention avec le conseil régional d'Aquitaine, tout comme la ligne menacée de fermeture dont a parlé M. Mathot.

J'espère, madame le secrétaire d'Etat, recevoir les mêmes apaisements que lui. Les Basques et les Béarnais tiennent à leurs trains et à leurs cheminots. Ne les déçoivent pas !

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

**Mme le secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le député, le Gouvernement n'a aucunement l'intention de décevoir ni d'alarmer les Basques ou les Béarnais – pas plus d'ailleurs que les habitants d'autres parties de notre territoire – je tiens à le préciser à ceux qui les représentent ici !

Comme Bernard Pons et moi-même l'avons indiqué hier, il n'y a pas de ligne condamnée *a priori*. Je sais bien qu'une carte émanant d'un syndicat a circulé. Mais cette carte n'est qu'un document, qui n'emporte aucune décision.

Durant tout le débat, nous avons clairement indiqué les termes de notre approche de ces questions. Il y a bien entendu les aspects financiers, mais on ne saurait se réduire à cette seule approche. Il y a des aspects d'aménagement du territoire, pour nous. Et cela signifie d'abord assurer le meilleur service aux usagers. Dans certains cas, il faut améliorer le service ferroviaire, dans d'autres, prévoir éventuellement des formes différentes de services. C'est, pour nous, le principal critère, et, bien entendu, il ne peut apparaître que dans la concertation et la discussion avec l'ensemble des parties prenantes.

Je tiens donc, monsieur le député, à vous rassurer à nouveau. Je ne connais pas exactement le détail des lignes particulières dont vous me parlez, mais elles feront l'objet de la même approche que les autres, qui privilégie le service et la concertation.

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

La parole est à M. André Droitcourt.

**M. André Droitcourt.** Ma seconde question me conduit à attirer l'attention de M. le secrétaire d'Etat au développement rural sur le nécessaire rééquilibrage à réaliser, au niveau des industries, notamment entre les grandes agglomérations et les villes moyennes et secteurs ruraux. Est-il encore utile de rappeler que 80 p. 100 de la population française se trouve concentrée sur 20 p. 100 du territoire national ?

Et pourtant, malgré les déclarations sur les délocalisations, malgré la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, adoptée après de nombreux débats régionaux, les entreprises continuent à s'installer, encore et toujours, dans les secteurs à forte densité de population. Or, dans ces secteurs, les travaux d'aménagement et d'infrastructure se révèlent excessivement coûteux. Au surplus, la surdensification entraîne un mal-vivre, des villes à deux vitesses, confrontées à l'insécurité. De nombreux arguments démontrent, tant au niveau financier qu'au niveau humain, le côté irrationnel de telles agglomérations concentrationnaires.

Le moment est peut-être venu de mettre un terme à ces dérives. En France, le seul argument pris en compte, hélas ! est l'argument financier. Alors, utilisons-le !

L'industriel ou le promoteur qui s'entête à construire ou à s'installer dans une zone à forte densité doit être fortement taxé. En contrepartie, en cas de délocalisation, de décentralisation, de création dans des zones à faible densité, les exonérations et incitations financières doivent être significatives alors qu'elles sont aujourd'hui trop souvent dérisoires.

Le financement des équipements doit être directement lié au lieu d'implantation des projets : intéressant dans les zones à conquérir, extrêmement désavantageux dans les zones surdensifiées.

Monsieur le secrétaire d'Etat, pensez-vous que mes concitoyens meusiens aient à payer le déficit de la RATP et de la SNCF d'Ile-de-France ? Les Rapides de la Meuse, entreprise de transport en commun de mon département, sont-ils aidés en cas de déficit ? Non, si ce n'est par le conseil général de la Meuse, afin que soient encore desservis les secteurs ruraux de notre département.

Cessons les grands débats, les vœux pieux, les grands discours ! Prenons des mesures véritables et contraignantes pour essayer de rééquilibrer les implantations industrielles. Sinon, je crains que les habitants des secteurs délaissés n'acceptent plus de voir la collectivité nationale financer une politique néfaste pour les Français et qui accentue davantage la fracture sociale.

Pouvez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, m'indiquer les actions concrètes que va entreprendre le Gouvernement au cours de l'année 1996 pour inciter les entreprises à s'installer dans les zones défavorisées ?

**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 avez dressé une analyse très juste des problèmes liés à la concentration urbaine, et vous vous interrogez sur les initiatives que pourrait prendre le Gouvernement afin de favoriser la localisation d'activités dans les zones rurales fragiles.

Je partage en tout cas pleinement votre opinion sur le coût que représente globalement pour la société la concentration des activités dans certaines zones de grandes agglomérations. C'est l'occasion pour moi de répéter que la politique en faveur de l'espace rural et la politique urbaine sont étroitement complémentaires ; toutes deux concourent à une harmonieuse répartition des activités sur l'ensemble du territoire national.

Vous me demandez quelles mesures concrètes sont mises en place pour orienter l'implantation d'activités dans les zones rurales. Les zones de revitalisation rurale devraient, je le répète, être définies par un décret dans les toutes prochaines semaines. Ces zones couvrent 40 p. 100 du territoire – il s'agit donc bien des plus fragiles – et sont susceptibles d'accueillir de très nombreuses activités.

Les incitations destinées à favoriser les installations dans ces secteurs sont très fortes. Nous les avons rappelées au cours du débat : exonération dégressive de l'impôt sur les sociétés pendant cinq ans, exonération de la taxe professionnelle, compensée par l'Etat, accélération des amortissements, allègement des charges sociales. Nous disposerons ainsi d'instruments efficaces pour réorienter les activités vers ces secteurs fragiles et freiner l'excessive concentration dans les grandes agglomérations, que vous regrettez à juste titre.

J'ajoute que les critères entrant dans la définition de ces zones de revitalisation rurale, ont été très précisément définis par le législateur. Le mécanisme de définition des zones a consisté à procéder d'abord à l'analyse dans le

cadre de l'arrondissement ; si l'arrondissement ne répondait pas aux critères, on passait à une analyse dans le cadre des cantons, puis des communes.

Cette méthode est apparue, me semble-t-il, assez judicieuse en ce qu'elle a permis de définir des zones de revitalisation rurale non pas seulement concentrées sur les communes les plus rurales, mais parfois étendues à des secteurs entiers situés aux alentours d'une petite ou moyenne ville, où, là aussi, la sagesse du législateur entraînera des effets bénéfiques sur l'orientation des activités.

**M. le président.** La parole est à M. Maurice Ligot.

**M. Maurice Ligot.** Madame le secrétaire d'Etat, le Choletais a été retenu comme pays expérimental par le Gouvernement. Or son enclavement routier et ferroviaire est, malheureusement, toujours une réalité. Il est une des raisons de la stagnation dans la création d'entreprises, alors que le TGV et les autoroutes bénéficient aux villes situées à cinquante ou soixante kilomètres au nord.

Pour y porter remède, deux projets sont envisagés.

L'un concerne l'autoroute A 87 allant d'Angers à La Roche-sur-Yon, en passant par Cholet, prévue au plan quinquennal de financement des autoroutes. Pouvez-vous m'indiquer très précisément le calendrier de cette réalisation, sachant que toute année de retard se traduira par une hausse de plusieurs points du taux de chômage ?

L'autre projet concerne la modernisation de la ligne de chemin de fer Angers-Cholet sur le tracé La Possonnière-Cholet. Cette ligne, qui a une bonne fréquentation et draine une région économique importante, n'a pas été modernisée depuis cinquante ou soixante ans. Pouvez-vous me confirmer la participation financière de l'Etat et de la SNCF au projet envisagé par la région des Pays de la Loire et par le département de Maine-et-Loire, et m'indiquer le calendrier de cette réalisation ?

Comme je l'ai dit au début de mon propos, le Gouvernement a classé le Choletais dans la liste des pays expérimentaux. La réalisation rapide de ces deux projets prouverait l'intérêt que l'Etat porte au succès du concept de pays.

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

**Mme le secrétaire d'Etat aux transports.** Votre première question portait sur l'état d'avancement des travaux de l'autoroute A 87 Angers-La Roche-sur-Yon. Cette liaison, effectivement inscrite au schéma directeur routier national, vise à renforcer le maillage dans la région des Pays de la Loire et à participer au désenclavement du département de Maine-et-Loire et de la Vendée.

La procédure d'utilité publique suit un cours satisfaisant. La transmission du dossier au Conseil d'Etat pourra intervenir dans les deux mois, ainsi que Bernard Pons l'a indiqué lors d'un récent déplacement en Vendée. Il paraît donc tout à fait raisonnable d'envisager la signature du décret d'utilité publique dans le courant du printemps prochain.

Le Gouvernement se propose d'inscrire le financement de la première tranche de travaux de cette autoroute au comité de direction du FDES pour 1996, le solde étant prévu l'année suivante.

Par ailleurs, afin de favoriser le développement d'un tissu économique dynamique dans ce secteur, le principe d'une antenne autoroutière concédée entre Cholet et Mauléon a été arrêté. Le lancement de l'enquête publique interviendra au premier semestre 1996.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je crois vous avoir apporté les informations nécessaires concernant le calendrier de cette liaison autoroutière.

Enfin, l'étude de la modernisation de la ligne ferroviaire Angers-Cholet a été effectuée dans le cadre de la convention d'exploitation signée entre la région et la SNCF. Au début de l'année 1995, la SNCF a proposé à la région un dossier de recomposition de l'offre ferroviaire, incluant des travaux de renouvellement des voies et la rénovation des équipements des gares, pour un montant d'environ 130 millions de francs. Ces travaux accroîtront évidemment l'efficacité et l'attractivité du réseau ferroviaire.

Actuellement, le dossier est examiné par les instances locales, afin d'établir les conditions de financement des travaux. Ceux-ci pourraient débuter pendant la période d'été 1996. L'amélioration de la desserte serait ainsi effective pour la mise en service, en septembre 1997, des nouveaux automoteurs commandés par la région.

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

**M. Daniel Mandon.** Lors de l'examen des précédents budgets, j'avais alerté M. Bernard Bosson sur la nécessité de désenclaver le sud de notre département de la Loire, en améliorant la route nationale 82 entre Saint-Etienne et la vallée du Rhône.

Malgré de fermes engagements, la situation n'a pas évolué sur cet itinéraire de délestage, trop encombré chaque été. Elle s'est même aggravée, avec l'accroissement considérable du trafic et des accidents. On se souvient encore des deux drames causés par des poids lourds ces dernières années, sur Bourg-Argental et à l'entrée sud de Saint-Etienne.

Permettez-moi donc de vous alerter, une fois de plus, sur ce pénible et douloureux dossier.

Le rôle stratégique de cet axe structurant dans le désenclavement du sud de la Loire – problème majeur de l'agglomération stéphanoise – est loin d'être négligeable. Historiquement, la fameuse « route bleue » entre Paris et Nice est un élément majeur d'un patrimoine routier qui se dégrade. C'est l'unique liaison entre Saint-Etienne et les départements voisins de l'Ardèche, de l'Isère et de la Drôme, lesquels sont en train d'adopter avec la Loire une démarche commune d'aménagement sous le vocable de Trans-Rhône, prolongeant ainsi la diagonale de Chalon-sur-Saône à Saint-Etienne en passant par Roanne et Paray-le-Monial.

Dans cette perspective, madame le secrétaire d'Etat, pouvez-vous m'indiquer ce que vous pensez faire pour supprimer ce point noir de notre réseau routier national ?

Le contrat de plan Etat-région, dont on ne perçoit à ce jour aucun effet, avait prévu l'amélioration de la traversée du col de la République, aménagement qualitatif dont l'urgence s'impose, tant du côté de la vallée du Rhône avec l'arrivée sur Bourg-Argental que du côté de Saint-Etienne.

Hélas ! les années passent et nous ne voyons rien venir.

Il y va de la sécurité de nos concitoyens. Nous redoutons toujours quelque nouveau drame, malgré des mesures préventives et une réglementation très contraignante.

Madame le secrétaire d'Etat, pourquoi ce dossier ne bénéficie-t-il pas d'un traitement plus efficace de la part de vos services ?

Ne peut-on pas reclasser cette route dans les grandes voies d'aménagement du territoire ?

Comment activer la solution de ce problème à court et moyen termes ?

Que pensez-vous faire pour la sécurité des populations riveraines ?

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

**Mme le secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le député, je tiens à vous assurer, au nom de Bernard Pons et en mon nom personnel, qu'un projet d'aménagement routier lié à la sécurité routière retient toute notre attention.

L'essentiel des aménagements prévus sur la RN 82 sont des aménagements de type qualitatif visant à améliorer la sécurité. Les travaux prévus sur les RN 82 et 86, dans la Loire, représentent, au contrat de Plan, 30 millions de francs. Il s'agit notamment de réaménager les traversées de Planfoy, du col de la République et de La Versanne.

Quant à l'entrée sud de Saint-Etienne, où se produisent tant d'accidents, elle sera bien réaménagée. L'axe de la RN 82 sera déplacé, un giratoire sera réalisé et un lit d'arrêt d'urgence sera construit. L'Etat interviendra pour 3 millions de francs, le conseil général pour 1,5 million de francs et la ville de Saint-Etienne pour 1 million de francs. L'enquête d'utilité publique sera lancée par la préfecture dans les prochains jours, les terrains étant acquis par la ville de Saint-Etienne.

Je puis vous assurer que l'opération sera effectivement réalisée en 1996. Vos dossiers sont donc loin d'être oubliés. Je comprends parfaitement votre impatience, surtout quand il s'agit de sécurité. Mais on ne peut s'affranchir des enquêtes publiques, qui seront toutefois menées avec une particulière diligence.

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

**M. Gérard Grignon.** Dans l'attente de la construction d'un patrouilleur de trente mètres destiné à être affecté en permanence à la surveillance et au contrôle de la zone économique exclusivement française autour de Saint-Pierre-et-Miquelon, c'est une vedette de dix-sept mètres qui est utilisée.

Sa mission est fondamentale pour la surveillance et le contrôle de notre activité de pêche, le pétoncle en particulier, dont les Canadiens viennent de commencer la pêche, dans le cadre du récent accord franco-canadien.

Cette vedette, qui est indispensable, est cependant mal adaptée aux conditions de navigation dans cette zone, et ses possibilités de sortie sont limitées.

Premièrement, les crédits de fonctionnement de la vedette sur le chapitre 35-32, article 10, du budget de votre ministère, sont trop justes. Il serait judicieux de doubler les 100 000 francs affectés chaque année.

Deuxièmement, l'équipage de la vedette est insuffisant. Le recrutement de deux agents supplémentaires serait nécessaire.

Troisièmement, tout le dispositif de contrôle de la pêche des coquilliers canadiens en zone française, conformément à l'arrangement administratif auquel je faisais allusion tout à l'heure, repose sur l'emploi d'observateurs recrutés à durée déterminée jusqu'au 31 décembre de cette année et rémunérés sur le chapitre 33-90, article 50, de votre budget.

Aucune assurance n'a été donnée pour la reconduction du financement de cette opération pour 1996. Or nous y tenons tout particulièrement, pour des raisons évidentes d'efficacité – contrôle de l'activité de pêche dans cette

zone économique française, – d'intérêt scientifique – pour les renseignements fournis – et d'utilité sociale, compte tenu de la crise que nous traversons.

Je souhaite, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous m'apportiez des précisions sur les trois points que je viens d'évoquer.

**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 savez l'attention que le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports porte aux départements et territoires d'outre-mer en général, et à Saint-Pierre-et-Miquelon en particulier. M. Pons aurait souhaité vous répondre personnellement. Mais il a été justement retenu ce matin par des problèmes concernant la mer, et il nous rejoindra un peu plus tard.

Quoi qu'il en soit, dans l'attente de la construction et de l'affectation d'un patrouilleur de trente-cinq mètres de la marine nationale, la vedette *Eider* a été affectée à Saint-Pierre-et-Miquelon, par prélèvement sur la flotille métropolitaine des affaires maritimes. Ce type de vedette a été choisi en raison de ses qualités nautiques adoptées aux conditions particulières de la pêche aux pétoncles, près de la côte, et aux problèmes de surveillance des navires de pêche « étrangers » – pour ne désigner personne.

Cette opération exceptionnelle a pu être réalisée grâce à un effort sans précédent du ministère de Bernard Pons : 600 000 francs consacrés au réarmement, pour un mois, du chalutier *La Normande*, dans l'attente de l'arrivée de la vedette à Saint-Pierre ; 500 000 francs affectés aux travaux d'adaptation et de transfert de Morlaix à Saint-Pierre-et-Miquelon. Cet effort a été complété par des délégations de crédits de fonctionnement pour un montant global de 150 000 francs. Soyez rassuré : avec de tels moyens financiers, un arrêt de l'activité de la vedette n'est pas à craindre.

L'affectation de cette vedette a permis de réorganiser le service local des affaires maritimes par la création d'une unité littorale des affaires maritimes, dans les mêmes conditions que celles des unités métropolitaines. Cela s'est traduit notamment par le recrutement de huit agents contractuels pris sur les emplois budgétaires de l'administration de la mer, par le recrutement local d'un agent du personnel embarqué aux affaires maritimes et par l'amélioration substantielle du régime indemnitaire du personnel fonctionnaire sur place. Parallèlement, des actions de formation ont été menées auprès de tous ces agents, et il a été procédé à l'achat d'un véhicule pour le quartier des affaires maritimes.

Ces mesures ayant pour effet de quadrupler les effectifs consacrés à la surveillance des pêches à Saint-Pierre-et-Miquelon, il paraît difficile, dans le contexte actuel, d'envisager un recrutement complémentaire. Je pense que vous le comprendrez.

Enfin, monsieur le député, je confirme la volonté du Gouvernement de faire respecter l'accord franco-canadien qui a permis le recrutement de huit observateurs, dont sept anciens marins du chalutier *La Normande*.

Afin d'assurer le minimum d'emplois nécessaires pour faire appliquer cet accord, quatre emplois budgétaires sont prévus dans le projet de loi de finances pour 1996. Au-delà, les services de Bernard Pons sont en train d'étudier les solutions qui permettraient à ceux qui le souhaiteraient de reconduire leur contrat d'observateur et de bénéficier, le cas échéant, d'une formation complémentaire.



**M. le président.** La parole est à M. Emmanuel Dewees.

**M. Emmanuel Dewees.** Ma question concerne le projet de constitution d'un fonds de développement pour le littoral Nord - Pas-de-Calais. Le sujet a été évoqué cette nuit au travers d'une question de notre collègue Léonce Deprez, et nous nous en sommes entretenus rapidement, madame le secrétaire d'Etat, lors de votre venue à Dunkerque la semaine dernière.

Dès 1984, dès l'annonce de la décision de construire le tunnel sous la Manche, les élus de notre région se sont inquiétés des conséquences dommageables que ne manquerait pas d'avoir ce lien fixe sur les activités maritimes traditionnelles trans-Manche entre les ports de Boulogne-sur-Mer, Calais, Dunkerque et la Grande-Bretagne. Nos prévisions se sont - malheureusement - révélées exactes.

Le tunnel est en service depuis un an. Boulogne-sur-Mer a perdu pratiquement tous ses ferries. L'activité trans-Manche à Dunkerque se réduit inexorablement. La SNAT - l'armement naval de la SNCF - vient de décider de mettre un terme à la liaison Dunkerque-Douvres encore assurée, pour quelques semaines, par le ferry *Nord - Pas-de-Calais*, du nom de la région. Il est d'ailleurs le dernier navire construit par les chantiers navals de Dunkerque. C'est vous dire la symbolique qui s'attache à l'arrêt de cette ligne.

Dès 1986, l'un de vos prédécesseurs annonçait en conseil des ministres la création d'un fonds de développement du littoral destiné à y faciliter les redéploiements, en particulier ceux de certaines activités portuaires, ainsi que le développement du tourisme. Ce fonds, dont la création était ainsi annoncée, devait être alimenté notamment par une taxe prélevée sur les usagers du tunnel sous la Manche, à l'instar de ce qui est demandé aux passagers des ferries et aux utilisateurs des autoroutes à péage.

Ce fonds n'a jamais été constitué, en dépit des bonnes intentions ministérielles réitérées et malgré les réclamations pressantes des élus de la région, la dernière en date étant celle qui est mentionnée dans le contrat de Plan Etat-région.

Madame le secrétaire d'Etat, le Gouvernement a-t-il donc véritablement l'intention de créer ce fonds et de le doter? Car il est indispensable au redémarrage de cette région qui souffre.

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

**Mme le secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le député, nous avons effectivement évoqué cette question lors de mon récent déplacement à Dunkerque.

Comme vous l'avez fait remarquer, le fonds de développement du littoral prévu par le contrat de Plan n'est pas effectif. Il revient en effet à l'Etat et au conseil régional de convenir ensemble des modalités de mise en œuvre. C'est vrai qu'aujourd'hui cette question n'est pas encore totalement réglée. Mais bien que ces modalités n'aient pu être encore définies, plusieurs ressources budgétaires peuvent déjà être mobilisées sur le littoral. Je pense aux enveloppes du contrat de Plan, au titre des fonds structurels européens puisque le littoral est classé en zone d'objectif 2 ou au titre des programmes INTER-REG.

Pour progresser sur cette question, deux pistes sont envisageables : la première, c'est la préparation du schéma national d'aménagement et de développement du territoire. La seconde, ce sont les suites qui pourraient être

données au rapport Dupuydauby dans son volet concernant les possibilités de développement coordonné des ports, notamment ceux de votre région.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Legras.

**M. Philippe Legras.** Madame le secrétaire d'Etat, ma question concerne la desserte de mon département, la Haute-Saône.

La patience de nos concitoyens hauts-saônois a très largement atteint les limites du supportable en raison des besoins locaux, qui sont évidents, et en raison de ce qu'ils constatent autour d'eux et qui ne les satisfait pas directement.

Je vous ai déjà parlé de la ligne Paris-Bâle. Vous n'ignorez rien du rapport Barel, qui n'a jamais été publié, de la mission Moissonnier en cours et du contrat de Plan Etat-SNCF. Les motrices ne permettent plus d'assurer un service sérieux en matière d'acheminement ferroviaire entre la Suisse, la Haute-Saône et Paris. Leur modernisation est-elle prévue?

La seconde partie de ma question concerne les investissements routiers. La route nationale 57 est essentielle au trafic Nord-Sud. Des travaux importants ont été faits dans les Vosges, d'autres sont prévus dans le Doubs. Tel n'est pas le cas en Haute-Saône. L'Etat a-t-il conscience de la nécessité d'engager ces travaux? Cette route, particulièrement dangereuse et meurtrière, est utilisée par des automobilistes tant français qu'étrangers.

La route nationale 19, de Langres à Belfort, est, elle aussi, totalement saturée. Qu'en est-il de sa mise à deux fois deux voies ou de la poursuite de l'autoroute A 5, qui pourrait avantageusement relier Langres à Belfort? Quelles sont les modalités de programmation de ces travaux indispensables, qui pourraient tout à fait s'inscrire dans le fonds des transports terrestres créé au titre de l'aménagement du territoire?

Je termine, madame le secrétaire d'Etat, en vous invitant à vous rendre en Haute-Saône. Vous pourriez d'ailleurs utiliser cette fameuse « ligne 4 » SNCF. Nous aurions tout plaisir à vous montrer les raisons de l'insatisfaction de nos concitoyens et de l'ensemble des élus du département.

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

**Mme le secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le député, merci de votre invitation. J'y suis d'autant plus sensible que je ne connais pas votre département. Je serais heureuse de le découvrir un jour où, je l'espère, les trains fonctionneront de manière agréable.

Cela dit, monsieur le député, je n'ai pas encore connaissance du rapport de M. Moissonnier. Je ne peux pas vous en dire plus que lors de notre récent échange à l'occasion d'une séance de questions d'actualité. Mais nous sommes ouverts à des modes de financement originaux, faisant intervenir la SNCF et éventuellement l'Etat, à partir du fonds d'investissement des transports terrestres. Nous en reparlerons, si vous le voulez bien, lorsque je disposerai, ainsi que Bernard Pons, de ce rapport Moissonnier.

Vous avez par ailleurs évoqué la RN 19 et la RN 57. Monsieur le député, le contrat de plan Etat-région prévoit de consacrer 310 millions de francs, dans votre département, à l'aménagement de ces deux infrastructures routières. Cette enveloppe permettra d'engager sur la RN 57 la déviation de Saint-Sauveur, pour 110 millions de francs. 49 millions de francs sont également inscrits

pour la réalisation de l'échangeur de Roye, 54 millions pour l'achèvement de la déviation de Frotey-Lyoffans et 84 millions pour celui de la déviation de Pusey-Charmoille.

Les deux routes nationales dont nous parlons font chacune l'objet d'une étude d'avant-projet sommaire d'itinéraire. Les affaires sont donc engagées.

Il est ainsi prévu, dans les quinze prochaines années, d'aménager la RN 19 à deux fois deux voies avec carrefours dénivelés entre l'A 31 et Langres, ainsi qu'entre Port-sur-Saône et Vesoul. Le reste de l'itinéraire sera réalisé en route expresse à deux voies, avec préservation des emprises à deux fois deux voies pour l'avenir.

Toutefois, dans le cadre de la révision du schéma directeur routier national, ce projet d'aménagement pourra à nouveau être réexaminé.

Quant à la RN 57, elle sera aménagée en quinze ans. Entre Besançon et Vesoul, le choix effectué est celui d'une deux fois deux voies avec carrefours dénivelés. Entre Vesoul et Remiremont, il s'agira d'une route expresse à deux voies, la déviation de Luxeuil-Saint-Sauveur étant réalisée à deux fois deux voies.

Telles sont, monsieur le député, les informations qui peuvent être apportées sur les investissements à prévoir dans votre département.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Legras.

**M. Philippe Legras.** Monsieur le secrétaire d'Etat, les moyens et l'avenir des CAUE – les conseils d'architectures, d'urbanisme et de l'environnement – sont à l'ordre du jour.

Une très grande diversité existe parmi les conseils départementaux mis en place dans certains départements, étant donné les différences qu'il y a sur le plan de la richesse et de la dynamique de l'habitat. De réelles difficultés de recouvrement sont constatées, alors que l'assiette de la taxe CAUE se révèle particulièrement inadaptée.

Après la publication du rapport Vigouroux qui avait été demandé par le ministère, nous attendions la mise en place d'un dispositif de péréquation nationale, dont l'enveloppe serait alimentée par une taxe nationale reposant sur une nouvelle assiette.

Qu'en est-il, monsieur le secrétaire d'Etat, de l'extension de cette taxe départementale CAUE aux travaux de rénovation de l'habitat ancien ? Cette extension serait très utile pour les départements où la rénovation est le principal des travaux envisagés. Qu'en est-il de la création du fonds national CAUE de péréquation qui permettrait à certains CAUE de départements pauvres de bénéficier de la solidarité de ceux dans lesquels la dynamique de l'habitat est plus importante ?

**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, je suis heureux que vous ayez abordé le problème des CAUE puisque, jusqu'à présent, nous n'avions pas eu l'occasion d'évoquer leur rôle. Je suis conscient de l'importance de celui-ci étant moi-même président du CAUE de la Corrèze. En tout cas, ce rôle est, comme vous l'avez rappelé, déterminant pour la promotion d'un cadre de vie de qualité.

Actuellement quatre-vingt-sept CAUE sont opérationnels. Leur activité s'exerce de façon privilégiée au profit des collectivités territoriales, des maîtres d'ouvrage publics et privés, mais aussi des particuliers par une action de conseil qui est loin d'être négligeable.

Ces quatre-vingt-sept CAUE emploient environ 800 personnes, dont 500 professionnels du cadre de vie, à temps plein. Ils assurent une animation indiscutable non seulement dans le milieu urbain, mais aussi, et vous l'avez souligné à juste titre, dans le milieu rural où ils représentent un véritable soutien pour les petites communes.

Je partage totalement votre sentiment sur la nécessité de rénover leurs possibilités d'action. L'audit effectué par M. Vigouroux, à la demande du ministère, confirme d'ailleurs le besoin d'élargir, en maintenant les acquis, les moyens affectés à ces organismes, tout en maintenant les acquis.

Vous avez rappelé les deux problèmes les plus importants au-delà même de celui de l'amélioration des conditions de liquidation et de recouvrement de la taxe.

D'abord, le mécanisme de la taxe défavorise, les départements où la pression immobilière est faible et qui rencontrent justement de réels problèmes d'insertion harmonieuse des constructions dans des paysages sensibles. En second lieu, la taxe est fonction de la création de nouvelles surfaces, alors que, dans les départements ruraux, la priorité est souvent, et à juste titre, accordée à la réhabilitation du patrimoine.

Le paradoxe de la situation actuelle doit donc être corrigé.

Ce dossier retient donc toute l'attention du Gouvernement. Il a fait l'objet d'une enquête systématique auprès des préfets. Lancée le 15 juin, elle s'est achevée il y a une dizaine de jours. Des simulations techniques sont en cours sur l'élargissement de l'assiette aux travaux de réhabilitation, ce qui est une de vos préoccupations, monsieur le député.

L'autre aspect majeur de cette question est le relèvement du montant global des moyens des CAUE afin de permettre une péréquation nationale que les crédits d'Etat ne peuvent assurer.

Étant donné la complexité de ce dossier et la nécessité d'engager une concertation avec les collectivités territoriales sur la constitution d'un tel fonds de péréquation, je ne peux pas vous apporter dès aujourd'hui toutes les précisions sur ce que pourrait être le mécanisme retenu, mais il est bien évident, monsieur le député, que vos préoccupations en la matière rejoignent totalement celles du Gouvernement.

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

**M. Jean-Claude Mignon.** Monsieur le secrétaire d'Etat, nous assistons actuellement à une succession de suppressions d'emplois dans la ville nouvelle de Sénart, en Seine-et-Marne, qui m'ont particulièrement inquiété : 80 emplois sont menacés chez Berger à Lieusaint ; 230 le sont à l'Institut Gustave-Roussy à Savigny-le-Temple ; et 500 postes sont également menacés à la SNECMA de Villaroche – et, ce matin, la presse locale annonçait déjà la suppression de 250 emplois dans cette entreprise.

Ces chiffres tranchent, hélas ! très nettement avec les conclusions du rapport ministériel de M. Villain, qui prônait la création de 20 000 emplois sur quinze ans, afin de rééquilibrer cette ville nouvelle de Sénart, qui est la dernière née des villes nouvelles de la région Ile-de-France.

Je ne mésestime pas la contribution financière de l'Etat envers Sénart, mais au-delà de l'engagement financier, la tonalité politique du discours étatique est essentielle, car d'elle va dépendre l'attitude des investisseurs publics et privés.

Il est donc impératif, monsieur le secrétaire d'Etat, pour endiguer ces hémorragies d'emplois, dont je crains qu'elles ne s'avèrent fatales, que l'Etat renforce sa présence et réaffirme clairement sa volonté de faire de Sénart l'un des pôles de développement de la région Ile-de-France.

A cet égard, l'implantation d'un tribunal administratif – déconcentration du tribunal de Versailles – qui était préconisée dans le rapport Villain et qui semblerait n'être plus d'actualité, serait un signe fort de l'Etat, marquant sa volonté de renforcer la crédibilité de la ville nouvelle. A l'occasion d'une visite effectuée en Seine-et-Marne, M. Edouard Balladur, alors Premier ministre, avait annoncé officiellement l'implantation de ce tribunal administratif. Il est bien évident qu'il avait fait naître un grand espoir. Or il semblerait aujourd'hui que cette décision soit remise en cause. D'où la déception d'un certain nombre d'élus locaux de cette ville nouvelle de Sénart.

Le schéma directeur de la région prévoit 350 000 habitants en l'an 2015. Si ce développement démographique ne s'accompagne pas de créations d'emplois, que deviendra cette population ? Devra-t-elle être assistée au risque de faire exploser nos budgets sociaux ? Ou devra-t-elle, comme elle le fait déjà, travailler sur Paris, renforçant ainsi l'engorgement de la capitale ?

Ma question, monsieur le secrétaire d'Etat, comporte deux volets.

D'une part, entendez-vous organiser une table ronde avec toutes les parties prenantes afin de définir les besoins de la ville nouvelle en matière d'emploi ?

D'autre part, quelles seront, une fois ces besoins définis, les orientations du Gouvernement pour renforcer l'attractivité de la ville nouvelle de Sénart ?

**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 avez brossé un tableau un peu sombre de la situation actuelle de la ville nouvelle de Sénart. Si cela peut vous rassurer, je vous indique que le rôle de la ville nouvelle de Sénart a été réaffirmé par le schéma directeur de la région Ile-de-France, ce qui est loin d'être négligeable. En outre, le CIAT du 29 septembre 1994 a arrêté, après le dépôt du rapport Villain, plusieurs mesures visant à renforcer le rôle de cette ville nouvelle. Il faut en dresser un premier bilan, ce qui pourrait être fait dans les prochains mois.

Les perspectives ouvertes par l'amélioration de la desserte de Sénart, grâce notamment à la mise en service cette année de l'autoroute A 5 et de la ligne D du RER feront également l'objet d'un examen approfondi.

Sur cette base et en liaison avec les collectivités locales, le Gouvernement étudiera s'il convient d'arrêter des décisions complémentaires en faveur de la ville nouvelle de Sénart.

Vous avez évoqué, monsieur le député, l'opportunité d'une table ronde. Elle pourrait être organisée assez rapidement. En outre pourraient y être associés le groupe central des villes nouvelles, mais aussi la DATAR, qui est directement concernée par certains des projets que vous avez évoqués. Cette table ronde pourrait, en fonction des premiers constats effectués, envisager des mesures spécifiques destinées à renforcer le rôle de la ville nouvelle de Sénart.

Tels sont les éléments de réponse que je souhaitais vous apporter, monsieur le député, tout en ayant conscience de la difficulté de la situation.

**M. Jean-Claude Mignon.** Merci !

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

La parole est à M. Marc Reymann.

**M. Marc Reymann.** Madame le secrétaire d'Etat, les réponses de M. Pons aux questions posées par mes collègues parlementaires alsaciens sur la réalisation du TGV-Est européen ne les satisfont pas, et moi pas davantage.

Le rapport remis par la commission d'enquête conclut en donnant un avis favorable à ce projet. Il est donc impératif de la déclaration d'utilité publique soit prononcée par décret en Conseil d'Etat au plus tard en avril 1996, afin que les travaux puissent débuter en 1997.

Je me permets de vous rappeler que les subventions des collectivités locales avaient pour but d'accélérer le dossier et d'établir un projet complet, ce qui n'est manifestement pas le cas.

Je vous rappelle également que l'Etat avait donné une subvention d'un tiers du montant pour la réalisation du TGV-Atlantique.

A un moment où les travaux publics connaissent une véritable crise, la date du premier coup de pioche doit être connue pour permettre la réalisation du projet complet. Hier, M. Pons a répondu à mon collègue Muller que les travaux pourraient commencer en 1998, ce qui signifie que la déclaration d'utilité publique n'interviendra pas avant mai 1996. Or, sans DUP avant cette date, toutes les procédures devront à nouveau recommencer et le projet sera renvoyé aux calendes grecques.

L'insistance et la méfiance des parlementaires alsaciens et lorrains sont, madame le secrétaire d'Etat, compréhensibles lorsque l'on sait dans quelles conditions se termina la malheureuse affaire du Synchrotron, où la parole de l'Etat ne fut pas respectée, en dépit de nombreuses promesses répétées. J'ai la pénible impression, hélas ! d'assister au même scénario !

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

**Mme le secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le député, l'insistance des parlementaires alsaciens est compréhensible. En revanche, j'ai l'impression que M. Bernard Pons et moi-même sommes moins compréhensibles dans les informations que nous leur apportons depuis hier.

Vous vous interrogez à propos de la date à laquelle interviendra la déclaration d'utilité publique. Je ne comprends pas pourquoi. Je vous confirme solennellement – Bernard Pons l'a dit hier, et je l'ai répété moi-même à plusieurs reprises – que la déclaration d'utilité publique sera prise au mois d'avril ou, au plus tard, au mois de mai prochain. Cette déclaration d'utilité publique est la plus importante jamais réalisée en France et sa préparation se déroule dans des conditions normales. Toutefois, nous ne saurions préjuger de ce que sera la décision du Conseil d'Etat.

Cela dit, je puis vous assurer que la procédure se présente bien si on la compare à d'autres procédures relatives à des déclarations d'utilité publique concernant la réalisation de lignes TGV dont les tracés perturbent davantage les régions concernées.

Tout est mis en œuvre, je le répète, pour que la déclaration d'utilité publique intervienne au mois d'avril 1996 ou, au plus tard, au mois de mai 1996.

Ensuite, comme je l'ai déjà indiqué, se dérouleront des phases d'études et d'acquisitions foncières. Et, ainsi que l'a dit hier M. Bernard Pons, les travaux commenceront au plus tard en 1998.

**M. le président.** La parole est à M. Paul-Louis Tenailon.

**M. Paul-Louis Tenailon.** Monsieur le secrétaire d'Etat, les débats parlementaires relatifs à la loi d'orientation n° 95-115 pour l'aménagement et le développement du territoire ont souligné ce que nous pressentions déjà : l'attachement de nos concitoyens à un développement équilibré et harmonieux du territoire national. C'est dire si les premiers effets des nouvelles dispositions étaient attendus !

Pouvez-vous m'indiquer si les moyens déployés grâce à cette loi seront, à votre avis, suffisants pour stimuler les activités des zones défavorisées ?

Qu'attendez-vous de l'impact réel de ces mesures, notamment de celles qui, par une fiscalité différenciée, visent à favoriser la création ou le maintien d'entreprises dans des zones considérées comme fragiles ?

La notion de pays va-t-elle se trouver transposée dans les faits et dans quelles conditions ?

L'intérêt général, nous l'avons vu au cours de ces débats, doit parfois prévaloir sur le seul souci de rentabilité et sur de simples considérations économiques. Il nous faut plus que jamais répondre à l'inquiétude, à la désillusion, voire au désespoir de certains habitants et élus de zones rurales défavorisées qui luttent pour sauver un village, parfois un département, ayant subi un effondrement démographique et qui, souvent, se sentent les oubliés des pouvoirs publics. Monsieur le secrétaire d'Etat, seront-ils entendus ?

D'une manière plus générale, l'application de la loi sur l'aménagement du territoire sera-t-elle conduite avec autant d'enthousiasme que son étude en avait suscité ?

**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 évoquez l'attente forte des zones rurales et l'espoir qu'a créé, à juste titre, l'adoption de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Je ne reviendrai pas en détail sur les différentes mesures adoptées puisque nous avons eu, à plusieurs reprises, l'occasion de les évoquer, notamment les mesures incitatives qui seront prises en faveur des zones de revitalisation rurale.

Concernant le problème des pays, je vous indique que le Gouvernement attend de voir comment les expériences engagées dans le cadre des quarante-deux « pays » pilotes évoluent. Il attend d'en avoir dressé le bilan avant d'envisager la suite qu'il réservera à cette expérience originale et très porteuse d'espoir.

Vous vous interrogez sur la volonté du Gouvernement de mettre en œuvre les différents textes qui permettent l'application effective de la loi d'orientation. Le bilan montre bien combien nous sommes attachés à faire appliquer les dispositions de cette loi dans les meilleures conditions possibles.

Comme vous le savez, cette loi renvoyait à de très nombreux textes d'application. Or, sur les vingt-sept décrets qui devaient la compléter, seize ont déjà été publiés, ce qui est considérable.

Je vous rappelle que cette loi a été publiée au début de février de cette année. Par conséquent, en moins d'un an, presque tous les décrets d'application ont été publiés.

C'est le cas pour les dispositions les plus importantes, qui concernent le fonds de gestion de l'espace rural, le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, et le fonds de péréquation des transports aériens. Il en est de même des textes concernant les institutions, qu'il s'agisse du conseil national d'aménagement et de développement du territoire ou des commissions départementales d'organisation et de modernisation des services publics. D'autres décrets sont actuellement soumis au contreseing, notamment celui concernant les zones de revitalisation rurale.

Vous voyez donc que l'effort accompli sur le plan réglementaire est à la mesure de l'attention que porte le Gouvernement à ce sujet. Ce rappel sera, je l'espère, de nature à apaiser vos craintes sur la volonté du Gouvernement d'appliquer la loi d'orientation. Cette volonté est forte, et nous le prouvons en portant une attention très suivie à la publication des textes nécessaires.

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

**M. Serge Roques.** Madame le secrétaire d'Etat, le budget des routes pour 1996 assure la poursuite des grands programmes intéressant l'aménagement du territoire, comme l'A 20, l'A 75 ou encore la RN 88. On ne peut que féliciter le Gouvernement d'avoir su, malgré le contexte de rigueur budgétaire, préserver cette priorité essentielle de la politique routière.

Néanmoins, il est impératif de ne pas négliger pour autant le réseau des routes nationales, je dirai des routes ordinaires. Elles ont un rôle majeur à jouer dans un réseau maillé, irriguant l'ensemble du territoire et profitant aux zones qui n'ont pas la chance d'être touchées directement par les grands équipements d'aménagement du territoire.

Tel est le cas de la RN 140, communément appelée axe Brive-Méditerranée, diagonale nord-ouest sud-est reliant l'A 75 et l'A 20. Cette liaison réellement vitale pour le département de l'Aveyron voit transiter dans le bassin d'Aubin-Decazeville plus de 8 000 voitures par jour ! C'est dire l'intérêt qu'il y a pour tout ce bassin d'activité à aménager cette route nationale aux normes modernes de rapidité et de sécurité.

Malheureusement, la RN 140 ne figure pas, à l'exception de la déviation de Figeac, dans le Lot, parmi les axes inscrits au contrat de plan Etat-région pour la période 1994-1998, ce qui laisse en suspens des projets de déviation pourtant très anciens, et dont la réalisation est très urgente pour la traversée du bassin d'Aubin-Decazeville, en particulier ceux de Firmi et de Viviez. Cette absence de crédits va retarder d'autant les travaux indispensables au désenclavement de tout un bassin industriel touché par des restructurations successives – d'abord les mines, puis la sidérometallurgie – et en faveur duquel les partenaires publics, en particulier l'Europe dans le cadre de l'objectif 2, ont consenti d'importants efforts.

Ces efforts seraient vains si l'accès routier à ce bassin n'est pas mis aux normes de sécurité, d'environnement et de confort moderne. Il est donc essentiel que l'Etat accompagne cette démarche de reconversion économique dans la mise en œuvre de sa politique routière.

Quels financements seront engagés en 1996 en vue de poursuivre l'aménagement de cet axe majeur pour la desserte du sud du Massif central, dont la priorité a été soulignée ?

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

**M. le secrétaire d'Etat au développement rural.** Permettez, monsieur le député, à un voisin de votre département de répondre à cette question. (*Sourires.*)

Vous l'avez rappelé, la route nationale 140 assure la liaison entre Rodez et l'autoroute A 20 au sud de Brive, en desservant notamment Decazeville et Figeac. Cet itinéraire supporte un trafic qui, au regard des normes nationales, apparaît comme modéré, mais atteint parfois 8 000 véhicules par jour, en particulier aux abords de Decazeville.

C'est dire qu'il s'agit d'un axe structurant et important pour cette région, qui a un rôle à jouer du point de vue touristique et sur le plan de l'économie locale, je le sais pour l'avoir emprunté à plusieurs reprises. C'est d'ailleurs pourquoi la déviation de Decazeville a été réalisée et mise en service en 1992, au cours du X<sup>e</sup> Plan.

Effectivement, le contrat de plan actuel ne prévoit pas de travaux spécifiques sur cet itinéraire. Toutefois, une étude préliminaire est en cours de réalisation sur l'ensemble de la route nationale 140 entre Rodez et l'autoroute A 20, c'est-à-dire entre Rodez et Cressensac. Elle permettra de préciser les aménagements de type qualitatif qu'il conviendra d'entreprendre au cours du prochain contrat de plan, et notamment de savoir s'il est opportun d'engager la déviation de Viviez.

Cela dit, je crois que cet itinéraire est suffisamment important – sans compter l'existence éventuelle de points noirs – pour justifier amplement une réunion, avant même le prochain contrat de plan, de représentants du conseil général, de la DDE et de la direction des routes. Si vous en êtes d'accord, monsieur le député, nous essaierons d'organiser cette minitable ronde dans les meilleurs délais.

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

**Alain Marsaud.** Monsieur le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, ma question porte sur la réalisation des infrastructures routières programmées dans la région Limousin. Deux axes principaux font l'objet de nos préoccupations : l'autoroute A 20 et la RN 21.

Des engagements financiers ont été pris par vos prédécesseurs, mais aussi par vous-même, dans une lettre que vous m'avez adressée le 7 septembre, concernant l'achèvement de l'A 20 entre Châteauroux et Limoges, conformément à l'échéancier initial.

Pouvez-vous nous confirmer la volonté du Gouvernement de respecter les délais de réalisation de cet axe, dont l'achèvement des travaux était – j'emploie l'imparfait – prévu pour 1998, ainsi que les engagements concernant l'accélération du programme et l'accroissement des dotations financières ?

S'agissant de la RN 21, vous nous avez fait part, lors d'un récent entretien avec M. Jean François-Poncet, de votre décision d'inscrire ce programme au schéma directeur routier national comme préalable à son inscription au schéma routier transeuropéen.

Le Premier ministre, quant à lui, nous a indiqué son intention de faire accepter ce projet d'aménagement par les institutions communautaires dans les meilleurs délais.

Je félicite le Gouvernement pour ces engagements, qui témoignent de sa volonté d'assurer le désenclavement de notre région. Mais pouvez-vous nous indiquer un calendrier précis pour la validation de ce projet, sur le plan national et sur le plan européen ?

**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.* Monsieur le député, les engagements du Gouvernement seront tenus. Comme l'a rappelé il n'y a pas très longtemps le Président de la République, dans son deuxième discours d'Egletons, l'Etat considère la réalisation de l'autoroute gratuite A 20 entre Vierzon et Brive-la-Gaillarde comme l'une de ses priorités d'aménagement du territoire, car il s'agit véritablement là d'aménagement du territoire.

L'ensemble des financements nécessaires à la mise en service globale de cet itinéraire pour 1998 seront donc mis en place. A ce titre, la dotation de 550 millions de francs, dont plus de 340 millions pour le seul Limousin, décidée en 1995 pour ce axe, sera reconduite en 1996.

Quant à la route nationale 21, cet axe ne figure pas dans le projet de décision sur les réseaux transeuropéens qui a été adopté par le Conseil des ministres de l'Union européenne, mais j'indique de la façon la plus claire que le Gouvernement vient de prendre position en faveur de l'inscription de la route nationale 21 au réseau routier transeuropéen. Cette inscription sera possible dès lors que le Parlement européen se sera prononcé favorablement, par voie d'amendement, sur la proposition qui lui sera faite.

**M. le président.** La parole est à M. Christian Vanneste.

**M. Christian Vanneste.** Je veux appeler l'attention sur les zones frontalières, dont Michel Bouvard, rapporteur spécial, connaît bien la situation. Elles ont été très touchées par les conséquences de l'Acte unique et l'ouverture des frontières, avec la disparition de milliers d'emplois dans l'activité de transit douanier. Elles n'ont pas été reconnues de manière spécifique lors du vote de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, contrairement aux zones touristiques.

J'insisterai plus particulièrement, vous le comprendrez, sur l'une de ces zones frontalières, qu'on appelle dans le jargon technocratique le versant nord-est de la métropole de Lille, c'est-à-dire, pour parler plus clairement, l'agglomération Roubaix-Tourcoing, située au nord de l'arrondissement, le long de la frontière belge. Cette zone a non seulement été touchée par le processus dont j'ai parlé il y a un instant, mais elle supporte aussi les conséquences du repli de l'industrie textile, ce qui se traduit par des milliers d'emplois perdus.

Le versant nord-est subit des difficultés de deux ordres.

En ce qui concerne les subventions, les investisseurs bénéficient de conditions très différentes, et plus ou moins favorables selon qu'ils implantent leurs entreprises dans ma région ou en Belgique, en bordure de notre territoire, le plus souvent au détriment de notre emploi local.

Le prix du terrain est trois fois moins élevé en Belgique qu'à Roubaix ou à Tourcoing. En effet, le Hainaut belge est classé en objectif 1, tandis que l'arrondissement de Lille et son versant nord-est, qui souffre, ainsi que je l'ai dit, d'une grave crise de reconversion industrielle, ne figurent qu'en objectif 2 alors qu'ils sont situés juste de l'autre côté de la frontière.

Ainsi, ce sont près de 4 milliards de francs belges, sur les 730 millions d'écus dont bénéficie le Hainaut belge, qui sont déversés sur la zone de Mouscron, avec une concentration sur la partie occidentale du Hainaut, c'est-à-dire le long de la frontière.

Peut-être conviendrait-il de créer une enveloppe spécifique qui permettrait à la DATAR d'apporter, sur ses crédits nationaux, des contreparties aux subventions communautaires en faveur de certaines zones frontalières.

La seconde difficulté est liée aux conditions de concurrence. Dans ces zones, de nombreuses professions, notamment le commerce de détail, souffrent de distorsions de concurrence par rapport à leurs homologues étrangers implantés en bordure de notre territoire, en raison des différences de réglementation, relatives par exemple à l'ouverture des magasins le dimanche.

Il pourrait donc être envisagé de créer à titre expérimental des zones défiscalisées dans des périmètres frontaliers déterminés. La mise en place de ces zones pourrait être négociée avec Bruxelles afin d'éliminer les situations de concurrence ou de divergence d'intérêt dans lesdites zones.

Ce sont des centaines d'emplois qui sont concernés par la mise en place de telles mesures. Ainsi, en Belgique, 700 emplois ont été créés grâce à l'objectif 1 uniquement dans la zone de Mouscron.

J'aimerais donc savoir quelles dispositions compensatrices le Gouvernement entend prendre en faveur des zones frontalières en général, et plus particulièrement en faveur du versant nord-est de la métropole de Lille.

**M. Michel Bouvard.** Très bien !

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

**M. Christian Vanneste.** Je suis un peu étonné que ce soit M. le secrétaire d'Etat au développement rural qui me réponde, car il n'y a que 50 agriculteurs dans ma circonscription ! (*Sourires.*)

**M. le secrétaire d'Etat au développement rural.** Monsieur le député, malgré votre étonnement, je vais essayer de vous apporter quelques éléments de réponse. (*Sourires.*)

Il faut, d'abord, rappeler deux dispositions importantes qui s'appliquent très directement à votre région.

D'abord, les trois arrondissements d'Avesnes, de Douai et de Valenciennes bénéficient tous les trois et en totalité du taux dérogatoire de la prime d'aménagement du territoire, qui peut aller jusqu'à 25 p. 100 net des investissements.

En second lieu, l'ensemble du versant nord-est de la métropole lilloise est éligible au taux majoré de la prime d'aménagement du territoire, soit 22 p. 100 net des investissements.

Le gouvernement belge avait demandé une révision de la carte des aides régionales en Belgique, et la Commission européenne avait décidé d'accorder à certaines communes flamandes situées le long de la frontière, entre Comines et la zone d'objectif 1 du Hainaut, des taux d'aide de 15 p. 100 net des investissements. Vous le voyez, les taux pratiqués juste de l'autre côté de la frontière sont nettement inférieurs à ceux dont bénéficie le versant nord-est de la métropole lilloise et ne dépassent pas ceux qui sont actuellement en vigueur dans les zones à taux normal de la carte relative à la prime d'aménagement du territoire français.

Au-delà des dispositions précitées, il convient de rappeler que le programme d'initiative communautaire Interreg a été doté de manière satisfaisante. La France en bénéficie et ce programme me semble de nature à contribuer au financement de certaines des initiatives que vous avez rappelées.

Au total, il ne me semble donc pas que votre région soit dans une situation défavorable, en particulier par rapport à la zone belge limitrophe.

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

**M. Alain Marsaud.** Ma question concerne le projet de TGV-Centre, toujours à l'étude, du moins je l'espère, visant à relier Paris à Toulouse *via* Limoges. Cette réalisation ambitieuse a été programmée dès 1989 par la Communauté européenne, bien que la Commission européenne n'ait pas retenu ce projet dans le schéma européen des voies ferrées, contrairement à nos souhaits.

Dieu merci, il est retenu dans le schéma ferroviaire à grande vitesse adopté dans le cadre de la loi du 4 février 1995. A mon sens, il est urgent que le Gouvernement prenne dans les meilleurs délais la décision de mettre en œuvre l'étude de faisabilité de ce projet. Les régions concernées – Centre, Limousin, Midi-Pyrénées – ainsi que l'ensemble des chambres de commerce des différents départements sont déterminées à accompagner cette démarche et le feront savoir solennellement.

Le principe d'un débat public sur ce grand projet et son cofinancement par l'Etat avaient d'ailleurs été acceptés, semble-t-il, par le précédent gouvernement. L'actuel gouvernement est-il en mesure de confirmer ces engagements et d'entamer les études préliminaires nécessaires à la réalisation de cette ligne ?

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

**Mme le secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le député, j'espère pouvoir vous apporter des informations aussi positives que celles qui vous ont été données tout à l'heure à propos de votre question concernant l'autoroute A 20 et la RN 21.

Comme vous l'avez rappelé, le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse a retenu deux projets de TGV pour le centre de la France : le TGV-Auvergne et le TGV-Limousin.

M. Bernard Pons a indiqué hier que, compte tenu des difficultés financières et de problèmes de programmation, il souhaitait que l'élaboration du nouveau schéma directeur des TGV soit préparée à partir du début de l'année prochaine dans le cadre d'une mission qu'il a confiée à M. Rouvillois.

Il s'agit de remettre à plat le dossier des lignes à grande vitesse en vue notamment de mieux articuler celles-ci avec les liaisons nationales et les liaisons régionales.

En ce qui concerne l'axe Paris-Limoges-Toulouse, sans préjuger des discussions qui auront lieu avec M. Rouvillois pour la remise à jour du schéma directeur, il nous semble qu'il y aurait avantage à ne pas opposer l'amélioration de la ligne actuelle Paris-Toulouse et la création d'une ligne nouvelle, et je vois que vous êtes de cet avis ; il convient en effet d'aborder le problème de façon pragmatique et dynamique.

Il y aurait sans doute avantage à définir des sections de ligne permettant une vitesse de 300 kilomètres-heure et d'autres qui seraient aménagées pour permettre une vitesse de 200 à 250 kilomètres-heure.

L'étude que vous souhaitez pourrait se développer dans cet esprit.

De même, il conviendra de préciser la meilleure stratégie pour réaliser un tel réseau, en prenant pour base l'étude de M. Gérardin, qui a été financée par le conseil régional, avec la participation du FEDER. Cette étude est intéressante car elle permet d'envisager une réalisation progressive des investissements.

C'est dans cet esprit que nous avons demandé à la SNCF de continuer à travailler avec les partenaires locaux et que nous demanderons M. Rouvillois d'aborder le dossier du TGV.

**M. Alain Marsaud.** Merci, madame le secrétaire d'Etat.

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

**M. Yves Deniaud.** Je poserai cette question au nom de mon ami Jean-Paul Anciaux, qui est souffrant.

Elle concerne les zones prioritaires d'aménagement du territoire, et plus particulièrement les secteurs ruraux.

Lors de la discussion de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, Jean-Paul Anciaux avait soutenu l'idée de zones de politiques différenciées, notamment en matière fiscale.

Il s'agissait de répondre à deux objectifs majeurs : compenser les handicaps de chacun et rétablir les équilibres entre tous, sans pour autant entraver les spécificités et l'identité des différentes zones concernées.

Lors des débats, il avait été convenu que les mesures bénéficieraient aux territoires urbains et ruraux. Or l'annonce d'un « plan Marshall » pour les banlieues et le retard dans la détermination des zones rurales pour les exonérations de cotisations sociales inquiètent de nombreux élus de nos campagnes.

**M. Jean-Louis Idiart.** Il ne faut pas être pessimiste comme ça !

**M. Yves Deniaud.** Il serait donc souhaitable de confirmer que le développement des zones rurales reste bien une priorité d'action du ministère, de préciser les moyens que vous comptez mettre en œuvre à ce sujet dans le cadre de la loi de finances et de définir l'étendue des zones rurales bénéficiant de fonds européens, afin que la France ait la même conception extensive que certains de ses voisins.

Enfin, le manque d'informations des acteurs économiques prive bien souvent ceux-ci des mesures d'allègement de charges auxquelles ils pourraient prétendre ; il serait par conséquent souhaitable de lancer des actions de communication.

Jean-Paul Anciaux se demande surtout quand le zonage des zones de revitalisation rurale sera précisé.

**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 Yves Deniaud, vous avez posé une question au nom de M. Jean-Paul Anciaux sur les zones défiscalisées en milieu rural.

Je voudrais, à travers vous, lui répondre qu'une grande partie des mesures fiscales contenues dans la loi s'appliquent aux zones rurales comprises dans le périmètre de la prime d'aménagement du territoire défini par le décret du 6 février 1995 et à celles comprises dans le périmètre des territoires ruraux de développement prioritaire défini par le décret du 26 décembre 1994.

Ces mesures sont d'ores et déjà applicables. Elles concernent l'exonération de la taxe professionnelle et de l'impôt sur les sociétés, le crédit d'impôt recherche, la réduction des droits de mutation sur les fonds de commerce ou la réduction de la taxe départementale de publicité foncière.

La mise en œuvre d'autres dispositions, telles que la compensation par l'Etat des exonérations de taxe professionnelle ou les exonérations de charges patronales du quatrième au cinquantième salarié, reste soumise à la

parution de deux décrets, l'un définissant les zones de revitalisation rurale, l'autre les règles d'exonération des cotisations sociales. Ces textes exigent l'accord de la Commission européenne au titre de la politique de la concurrence, conformément à l'article 92 du traité instituant la Communauté économique européenne.

La procédure de notification touche à son terme. Après la visite que j'ai rendue, en compagnie de M. Raymond-Max Aubert, à M. Karel Van Miert, commissaire européen particulièrement compétent, nous sommes arrivés, je le crois, à un accord. Cela n'a pas été simple car nous nous sommes trouvés face à une situation que je ne soupçonnais pas.

En effet, avant la rédaction du projet de loi que le Parlement a examiné et qu'il a considérablement modifié pour en faire une grande loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, il y avait eu un contact entre la Commission de Bruxelles et le gouvernement français. Je pensais qu'il y avait eu un accord verbal. Mais M. Van Miert m'a montré un accord écrit, signé par le gouvernement français et il se trouve que notre Parlement, dans son enthousiasme, est allé au-delà des limites qui avaient été acceptées dans le cadre de cet accord.

J'ai expliqué à M. le commissaire Van Miert que la décision du Parlement français s'imposait et que nous devions parvenir à un accord.

Nous avons décidé de formaliser cet accord par un échange de lettres. J'ai donc envoyé à M. Van Miert un courrier que j'ai signé avec M. Raymond-Max Aubert. Nous attendons sa réponse. D'après les informations qui m'ont été communiquées, elle serait imminente et devrait nous parvenir dès que la Commission se sera réunie pour accepter son principe. Dès que nous l'aurons, les décrets pourront être publiés dans les meilleurs délais.

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

La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Monsieur le président, je sollicite une suspension de séance d'un quart d'heure environ.

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

#### Suspension et reprise de la séance

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

*(La séance, suspendue à onze heures quarante-cinq, est reprise à douze heures vingt-cinq.)*

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

#### Rappel au règlement

**M. Augustin Bonrepaux.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**M. le président.** La parole est à M. Augustin Bonrepaux, pour un rappel au règlement.

**M. Augustin Bonrepaux.** Monsieur le président, vous nous aviez annoncé une suspension de séance d'un quart d'heure. Or, en fait, elle a duré trois fois plus. Je suppose que cela est dû aux problèmes que rencontrent la majo-

rité et le Gouvernement pour régler la question de l'équilibre budgétaire. Mais est-il sérieux de s'apercevoir, au moment de voter un budget, soit que les réductions de crédits sont trop importantes, soit que les prévisions étaient mal fondées ?

**M. Gilbert Gantier.** Parce que cela n'arrivait pas du temps des socialistes ?

**M. Augustin Bonrepaux.** Un tel manque de sérieux, non !

**M. le président.** Monsieur Bonrepaux, comme vient de vous le dire M. Gantier, la même chose s'est en effet produite au cours des années passées.

**M. Jean-Louis Idiart.** Il faut perdre les mauvaises habitudes !

**M. le président.** Il ne vous aura pas non plus échappé que de telles suspensions pouvaient être nécessaires pour que vous puissiez tous disposer des nouveaux amendements. Si tel n'avait pas été le cas, vous me l'auriez fait remarquer. Donc, tout est dit.

#### AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS

**M. le président.** J'appelle les crédits inscrits à la ligne « Aménagements du territoire, équipement et transports ».

#### ÉTAT B

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

« Titre III : moins 543 218 354 francs ;  
« Titre IV : moins 7 034 076 francs. »

#### ÉTAT C

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

#### TITRE V. – INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme : 7 220 550 000 francs ;  
« Crédits de paiement : 3 138 148 000 francs. »

#### TITRE VI. – SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme : 4 229 847 000 francs. »  
« Crédits de paiement : 1 691 974 000 francs. »

#### TITRE VII. – RÉPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE

« Autorisations de programme :       »       . »  
« Crédits de paiement :       »       . »

M. Jean-Pierre Thomas a présenté un amendement, n° 104, ainsi rédigé :

« Sur le titre III de l'Etat B concernant le ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports : I. – Urbanisme et services communs, réduire les crédits de 3 millions de francs. »

La parole est à M. Jean-Pierre Thomas.

**M. Jean-Pierre Thomas.** Cet amendement s'inscrit dans le plan d'économies et de réduction du déficit, d'un montant de 2 milliards, dont nous avons décidé le principe après examen de la première partie du projet de loi de finances. Nous proposons de réduire de 3 millions de francs les crédits de l'aménagement du territoire, de l'équipement et de transports. Cette diminution, qui sera imputée sur le chapitre 34-96 pour 1 million, sur le chapitre 34-97 pour 1,5 million et sur le chapitre 34-98 pour 0,5 million, représentera la contribution de ce ministère à l'effort de maîtrise des dépenses de fonctionnement de l'Etat au titre de l'urbanisme et des services communs.

**M. le président.** La parole est à M. Gilbert Gantier, vice-président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour donner l'avis de la commission sur cet amendement.

**M. Gilbert Gantier,** *vice-président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.* La commission n'a pas examiné cet amendement,...

**M. Augustin Bonrepaux.** C'est dommage !

**M. Gilbert Gantier,** *vice-président de la commission.* ... mais il me semble qu'elle l'aurait accepté.

**M. Augustin Bonrepaux.** Vous vous avancez beaucoup !

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Le Gouvernement accepte cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Augustin Bonrepaux, contre l'amendement.

**M. Augustin Bonrepaux.** La présentation de cet amendement et de ceux qui suivront nous amène à nous interroger sur le sérieux ainsi présidé au travail du Gouvernement. A voir corriger ainsi l'ensemble des crédits, on peut en effet se demander si les prévisions étaient exactes, si les services avaient bien évalué les moyens nécessaires. Cependant, pour une fois, j'aurais plutôt tendance à prendre la défense du Gouvernement et à considérer que ces amendements sont un peu irresponsables. En cette période, la majorité éprouve le besoin de montrer qu'elle existe et ses propositions ont surtout un caractère médiatique. En effet, les réductions qu'elle demande ne portent que sur 2 milliards, soit à peu près 1 p. 100 du budget total !

Nous avons quant à nous suggéré d'autres moyens de réduire le déficit, qui n'auraient pas pesé aussi lourdement sur le fonctionnement des services.

**M. Christian Dupuy.** Que ne l'avez-vous fait !

**M. Augustin Bonrepaux.** Si vous déplorez aujourd'hui l'importance du déficit, pourquoi avoir réduit l'impôt sur le revenu de 20 milliards ? Qu'avez-vous fait des 120 milliards des privatisations ? Pourquoi avoir autant allégé les charges des entreprises sans contrepartie ?

Nous avons proposé d'élargir l'assiette de l'impôt de solidarité sur la fortune et de relever légèrement son taux, ce qui vous aurait permis de récupérer 2 milliards sans faire porter l'effort sur les services. Vous auriez pu également ramener de 45 000 francs à 25 000 francs la déduction fiscale pour emplois familiaux, que vous avez triplée l'année dernière ! Une telle mesure représente 5 milliards



dans les charges du budget et la réduire de moitié aurait déjà presque permis de faire ces 2 milliards d'économies que vous préconisez. Réduire les avantages accordés par la loi Pons aurait également contribué à l'équilibre. Mais vous avez choisi de faire supporter les économies par les services, en particulier par le budget de l'aménagement du territoire.

Voilà deux ans, on nous a présenté une grande loi qui devait rééquilibrer notre territoire. Or je constate aujourd'hui, monsieur le ministre, que vous acceptez certaines réductions sans faire remarquer que ce budget est une priorité du Gouvernement. Nombre de services vont en supporter les conséquences, à commencer par la DATAR et la SNCF. Cela dit, peut-être le bon sens vous conduira-t-il à renoncer aux réductions que vous avez envisagées. L'aménagement du territoire reste-t-il une priorité pour le Gouvernement ?

Quoi qu'il en soit, nous sommes opposés à cet amendement.

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

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** M. Bonrepaux m'interroge. Et, comme je ne voudrais pas être discourtois à son égard, je vais lui répondre.

Oui, monsieur Bonrepaux, ainsi que j'ai eu l'occasion de le répéter à plusieurs reprises au cours de cette discussion budgétaire, l'aménagement du territoire est bien une priorité de la politique gouvernementale.

**M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aménagement du territoire et le développement rural.** Très bien !

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Tel n'était pas le cas au cours des deux septennats précédents...

**M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis.** C'est vrai !

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** ... et je le regrette profondément pour notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*) La politique de rigueur budgétaire n'était pas non plus une priorité au cours de cette période.

**M. Henri Cuq.** Très juste !

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** C'est pourquoi le Gouvernement et la majorité, en plein accord, s'efforcent aujourd'hui de redresser une situation dans laquelle vous avez une certaine responsabilité ! (*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.** Je mets aux voix l'amendement n° 104.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** M. Auberger, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, et M. Michel Bouvard ont présenté un amendement, n° 72, ainsi rédigé :

« Sur le titre III de l'état B, concernant le ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports : II. – Transports : 1. – Transports terrestres, réduire les crédits de 130 000 francs. »

La parole est à M. Michel Bouvard, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports terrestres.

**M. Michel Bouvard, rapporteur spécial.** Les amendements n°s 72, 73, 74 et 103, tendent à réduire les crédits de l'aménagement du territoire et des transports pour tenir compte des plafonds de charges qui ont été fixés à la fin de la discussion de la première partie du projet de loi de finances. J'indique que ces réductions n'ont pas été opérées de manière aveugle, mais qu'elles s'imputent sur des chapitres précis dont la plupart font l'objet d'annulations en cours de gestion et à un montant supérieur.

L'amendement n° 72 tend à réduire de 130 000 francs les crédits du titre III. La commission des finances lui a donné un avis favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Le Gouvernement est d'accord.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 72. (*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** M. Auberger, rapporteur général, et M. Jean-Pierre Thomas ont présenté un amendement, n° 77, ainsi rédigé :

« Sur le titre III de l'état B, concernant le ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports : III. – Aménagement du territoire, réduire les crédits de 363 700 francs. »

La parole est à M. Yves Deniaud, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan pour l'aménagement du territoire, pour soutenir cet amendement.

**M. Yves Deniaud, rapporteur spécial.** Cet amendement avait, lui aussi, pour but l'application mécanique de la baisse de 1 p. 100 fixée par les nouveaux plafonds de charges à caractère définitif votés par la commission des finances. Des économies étant proposées par ailleurs, cet amendement est retiré.

**M. le président.** L'amendement n° 77 est retiré.

M. Auberger, rapporteur général, et M. Jean-Louis Léonard ont présenté un amendement, n° 78, ainsi rédigé :

« Sur le titre III de l'état B, concernant le ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports : IV. – Mer, réduire les crédits de 1 700 000 francs. »

La parole est à M. Jean-Louis Léonard, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la mer.

**M. Jean-Louis Léonard, rapporteur spécial.** Cet amendement tient également compte du plafond de charges fixé dans la première partie du projet de loi de finances. Il tend à réduire les crédits de 1,7 million de francs, essentiellement aux dépens de l'administration centrale, sans toucher les moyens des services sur le terrain. Les crédits consacrés à la sécurité sont totalement épargnés.

Cette réduction de crédits touche un peu l'informatique, légèrement le matériel de fonctionnement, et atteint 1 250 000 francs pour le chapitre 34-98.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Les crédits de fonctionnement de la mer sont déjà réduits de 3 p. 100 dans

le projet de loi de finances, alors que l'administration de la mer se modernise à marche forcée avec des moyens très faibles. Je sors d'un comité interministériel sur la mer, présidé par le Premier ministre, qui a affirmé la volonté du Gouvernement de mener une politique cohérente, volontariste et ambitieuse et qui a annoncé certaines dispositions très importantes. L'adoption de cet amendement irait à l'encontre de cette volonté.

**M. André Fanton.** Bien sûr !

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

**M. Jean-Pierre Thomas.** L'effort de ce ministère ayant déjà été important, je propose le retrait de cet amendement, dans un souci de cohérence.

**M. Léonce Deprez.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. le vice-président de la commission.

**M. Gilbert Gantier, vice-président de la commission.** Je retire cet amendement au nom de la commission des finances, qui en aurait certainement été d'accord.

**M. André Fanton.** La commission des finances est incohérente !

**M. Augustin Bonrepaux.** Ça, c'est vrai !

**M. le président.** L'amendement n° 78 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix la réduction de crédits du titre III, modifiée par les amendements adoptés.

*(La réduction de crédits du titre III, ainsi modifiée, est adoptée.)*

**M. le président.** M. Jean-Pierre Thomas a présenté un amendement, n° 103, ainsi rédigé :

« Sur le titre IV de l'état B, concernant le ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports : II. – Transports : 1. – Transports terrestres, réduire les crédits de 900 000 francs. »

La parole est à M. Jean-Pierre Thomas.

**M. Jean-Pierre Thomas.** Cet amendement a pour objet de réduire de 900 000 francs les crédits des transports terrestres.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial, pour les transports terrestres, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 103.

**M. Michel Bouvard, rapporteur spécial.** La commission a émis un avis favorable, mais je suis personnellement réservé sur la suppression des crédits de la batellerie.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Cet amendement va à l'encontre des efforts que le Gouvernement veut faire tant pour les actions de promotion des transports terrestres que pour la batellerie.

Le Gouvernement ne peut donc pas l'accepter. Et je souhaite son retrait.

**M. André Fanton.** Très bien !

**M. le président.** Monsieur Thomas, retirez-vous cet amendement ?

**M. Jean-Pierre Thomas.** Oui, monsieur le président, je le retire, car ce ministère a déjà accepté de faire un effort important d'économies sur ses moyens de fonctionnement.

Cela dit, la commission des finances est parfaitement cohérente puisqu'elle réajuste ses propositions compte tenu du plafond de 2 milliards de francs accepté par le Gouvernement.

**M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis.** C'est parfaitement cohérent !

**M. Jean-Louis Idiart.** C'est la Berezina !

**M. le président.** L'amendement n° 103 est retiré.

M. Auberger, rapporteur général, et M. Michel Bouvard ont présenté un amendement, n° 73, ainsi rédigé :

« Sur le titre IV de l'état B, concernant les crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports : II. – Transports : 1. – Transports terrestres, réduire les crédits de 200 millions de francs. »

La parole est à M. le rapporteur spécial pour les transports terrestres.

**M. Michel Bouvard, rapporteur spécial.** L'amendement n° 73 s'inscrivait dans la première hypothèse d'équilibre du budget. J'ai insisté sur la nécessité qu'il y a pour l'Etat d'accompagner l'effort de restructuration permettant à la SNCF de remplir ses missions. Par conséquent, la commission ne s'étant pas réunie à nouveau, je ne puis qu'exprimer un avis à titre personnel. S'il n'y a pas d'opposition des membres présents de la commission des finances, je propose de retirer cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. le vice-président de la commission.

**M. Gilbert Gantier, vice-président de la commission.** Au nom de la commission des finances, je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 73 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix la réduction de crédits du titre IV.

*(La réduction de crédits du titre IV est adoptée.)*

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

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

**M. le président.** M. Auberger, rapporteur général, et M. Michel Bouvard ont présenté un amendement, n° 71, ainsi rédigé :

« Sur le titre VI de l'état C, concernant les crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports : I. – Urbanisme et services communs, réduire les crédits de paiement de 5 millions de francs. »

La parole est à M. le rapporteur spécial, pour les transports terrestres.

**M. Michel Bouvard, rapporteur spécial.** Cet amendement propose de réduire de 5 millions de francs les crédits de paiement du titre VI compte tenu des plafonds de charges qui ont été fixés ainsi que des négociations qui ont lieu sur l'équilibre général du budget que j'évoquais tout à l'heure.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Les agences d'urbanisme jouent un rôle très important dans le dialogue entre l'Etat et les collectivités locales. Cet amendement me gêne donc beaucoup, mais je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 71.  
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n°s 105 et 74 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 105, présenté par M. Jean-Pierre Thomas, est ainsi rédigé :

« Sur le titre VI de l'état C, concernant les crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports : II. – Transports : I. – Transports terrestres, réduire les autorisations de programme et les crédits de paiement de 22 millions de francs. »

L'amendement n° 74 rectifié, présenté par M. Auberger, rapporteur général, et M. Michel Bouvard, est ainsi rédigé :

« Sur le titre VI de l'état C, concernant les crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports : II. – Transports : I. – Transports terrestres, réduire les crédits de paiement de 22 millions de francs. »

La parole est à M. Jean-Pierre Thomas, pour soutenir l'amendement n° 105.

**M. Jean-Pierre Thomas.** Cet amendement vise à inviter la SNCF et la RATP à réfléchir sur leurs investissements, car tout montre que ces deux organismes souffrent d'un manque de rationalisation.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial pour les transports terrestres, pour soutenir l'amendement n° 74 rectifié.

**M. Michel Bouvard, rapporteur spécial.** L'amendement n° 74 rectifié est inspiré par le rapport de la Cour des comptes, qui a mis en évidence certains dysfonctionnements dans les transports parisiens. En le déposant, la commission des finances entend donner un signal.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Le Gouvernement n'est pas favorable à l'amendement n° 74 rectifié. En revanche, il peut accepter l'amendement n° 105, qui réduit les autorisations de programme et les crédits de paiement dans les mêmes proportions.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

**M. Jean-Louis Idiart.** Elu d'une région où l'on pratique le rugby, je sais ce que ça signifie, une mêlée qui recule ! (*Sourires.*) La commission des finances est partie à l'assaut des économies. J'ai d'ailleurs l'impression que les principaux pourfendeurs des dépenses sont d'anciens technocrates de Bercy devenus députés et qui se trompent de lieu ! (*Sourires.*) Ils ont fait des propositions drastiques. Et aujourd'hui, à quoi assistons-nous ? A une spectaculaire reculade !

Le pays va pouvoir se rendre compte que les propositions émises par la commission des finances étaient de la poudre aux yeux jetée pour donner l'impression que l'on déploie un effort extraordinaire. Franchement, ce n'est pas du tout sérieux ! On vient de voir que vous n'avez pas accepté la réduction des crédits à la SNCF, alors que le rapporteur nous expliquait hier qu'il fallait surtout voter cet amendement, après nous avoir dit quelques instants auparavant que nous étions les derniers de tous les pays européens quant à l'effort consenti en faveur des chemins de fer !

Et voilà que, au prétexte que la Cour des comptes aurait émis quelques petites recommandations qui ne portent que sur des bricoles, vous reculez à nouveau ! Vous êtes redevenus tout d'un coup bien sourcilieux ! Vouloir faire des économies de ce montant dérisoire – 22 millions – au moment où est discuté le contrat entre l'Etat et la SNCF et où l'on sait très bien qu'il va falloir faire un immense effort en faveur de cette dernière, vraiment, ce n'est pas sérieux ! L'image du Parlement et de la majorité n'en sera pas rehaussée aux yeux de l'opinion publique !

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

**M. Jean-Pierre Thomas.** Je comprends, chers collègues socialistes, que réaliser des économies cela vous change, vous qui êtes des stakhanovistes de la dépense et du déficit ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Depuis le début de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances nous avons, dans la concertation et la cohésion, économisé déjà 25 millions de francs, fait sans précédent.

**M. Augustin Bonrepaux.** Un peu de sérieux, monsieur Thomas !

**M. Jean-Pierre Thomas.** Vous, vous en auriez ajouté dix fois plus !

Alors, balayez un peu devant votre porte, et souvenez-vous des déficits que vous nous avez laissés ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial pour les transports terrestres.

**M. Michel Bouvard, rapporteur spécial.** Je ne peux pas laisser passer les propos de M. Idiart, d'autant qu'ils me mettent personnellement en cause.

Comment qualifier de « bricole » le gaspillage de l'argent du contribuable dans les transports parisiens, avec, par exemple, des lignes qui n'aboutissent nulle part et des gares qui ne sont pas desservies, surtout quand le pays en est à rechercher ici ou là, million par million, des économies ?

**M. Laurent Dominati et M. Jean-Pierre Thomas.** Très bien !

**M. Michel Bouvard, rapporteur spécial.** J'ai indiqué hier que, au nom de la commission des finances et en tant que rapporteur spécial, j'engagerai une mission d'information sur les dysfonctionnements des transports parisiens qui sont dénoncés sur tous les bancs de cette assemblée, y compris sur les vôtres, chers collègues socialistes, comme je l'ai entendu lors du débat sur l'aménagement du territoire.

La commission des finances a voulu envoyer un signal très fort aux transports parisiens. Cependant, le Gouvernement nous ayant exposé ses raisons, nous avons ramené notre proposition d'économie de 30 à 22 millions.

Quant aux 200 millions de la SNCF, la négociation du contrat de plan permettra de reprendre le débat sur l'effort à faire à propos des charges d'infrastructures. Là aussi, il s'agit d'envoyer un signal, car les rapports des deux commissions d'enquête parlementaire, l'une au Sénat, l'autre à l'Assemblée – certains de vos amis en étaient membres –, insistait bien sur ce point.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 105.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 74 rectifié n'a plus d'objet.

Je suis saisi de deux amendements, n°s 106 et 75 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 106, présenté par M. Jean-Pierre Thomas, est ainsi rédigé :

« Sur le titre VI de l'état C, concernant les crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports : II. – Transports : 4. – Transports aériens, réduire les autorisations de programme et les crédits de paiement de 2 millions de francs. »

L'amendement n° 75 rectifié, présenté par M. Auberger, rapporteur général, et M. Gilbert Gantier, est ainsi rédigé :

« Sur le titre VI de l'état C concernant les crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports : II. – Transports : 4. – Transports aériens, réduire les crédits de paiement de 2 millions de francs. »

La parole est à M. Jean-Pierre Thomas, pour soutenir l'amendement n° 106.

**M. Jean-Pierre Thomas.** Cet amendement vise à réduire les autorisations de programme et les crédits de paiement de 2 millions de francs sur le chapitre 63-20 qui, au regard des études qu'a faites la commission des finances, apparaît surdoté, étant donné les annulations de crédits dont il fait régulièrement l'objet chaque année. C'est donc une mesure de rationalisation et de bonne gestion budgétaire.

**M. le président.** La parole est à M. le vice-président de la commission pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 106 et soutenir l'amendement n° 75 rectifié.

**M. Gilbert Gantier, vice-président de la commission.** Avis favorable sur l'amendement n° 106.

Quant à l'amendement n° 75 rectifié, la commission le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 75 rectifié est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 106 ?

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Le Gouvernement est d'accord.

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

**M. Etienne Garnier.** Contre l'amendement, pour une question de principe. Je pense que mes collègues le ressentent comme moi : il est des limites à ne pas franchir, même lorsqu'on est membre de la commission des finances. Un budget ne doit tout de même pas être modifié par des amendements, très regrettables dans certains cas, très dommageable dans d'autres, qui ont tous pour vocation de démontrer que la commission des finances, elle, fait son métier. C'est pourquoi – le président Séguin l'a dit et je crois, monsieur le président, que vous êtes d'accord avec lui – il est plus nécessaire que jamais la création d'un office parlementaire d'évaluation des politiques publiques.

Pour ce qui me concerne, je n'accepterai pas longtemps de lire ou d'entendre dire que la seule action de la commission des finances nous a valu une économie globale de deux, trois, quatre milliards sur un budget qui en compte, si je ne m'abuse, beaucoup plus. (*Sourires.*)

C'est une espèce d'avertissement que je me permets de lancer aux membres de cette commission parce que le jeu démocratique, ce n'est pas cela. D'autant que tous les Français ignorent, Dieu merci, ce qu'est la commission des finances ! (*Rires et applaudissements sur divers bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. le vice-président de la commission.

**M. Gilbert Gantier, vice-président de la commission.** A ce moment du débat, il importe que je dise quelques mots à nos collègues de l'opposition comme à ceux de la majorité, d'ailleurs.

M. Bonrepaux nous a reproché des prévisions erronées. En réalité, les champions en la matière, ce sont ses amis, et il le sait très bien. Le dernier gouvernement socialiste de M. Bérégovoy n'avait-il pas prévu un taux de croissance de 2,6 p. 100 pour l'année 1993, alors que l'on a enregistré une récession de 1,6 p. 100 ? Quatre points d'erreur !

**M. Jean-Louis Idiart.** Ne parlez plus de nous, c'est vous qui êtes en cause maintenant.

**M. Gilbert Gantier, vice-président de la commission.** Oui, quatre points. Voilà qui devrait figurer au *Livre des records*. En tout cas, vous parlez en orfèvre !

Par ailleurs, j'ai entendu des critiques dans les rangs de la majorité. Je les comprends.

**M. Etienne Garnier.** Certes !

**M. Gilbert Gantier, vice-président de la commission.** Il est évident qu'elles donnent le spectacle d'un examen assez difficile. Mais il faut comprendre que la commission des finances a considéré qu'il convenait de faire quelques économies...

**M. Etienne Garnier.** « Quelques ». C'est le mot : un peu moins de 1 p. 100 !

**M. Gilbert Gantier, vice-président de la commission.** ... dans un budget qui ne peut pas être pléthorique. Nous sommes obligés, vis-à-vis non seulement de la nation, mais également de nos partenaires étrangers, qui regardent attentivement notre monnaie et notre équilibre budgétaire, de faire un effort. Comprenez-le, mes chers collègues.

**M. André Fanton.** La commission des finances n'a pas le monopole des bons sentiments !

**M. Gilbert Gantier, vice-président de la commission.** La commission des finances a pris l'initiative...

**M. Etienne Garnier.** L'initiative, n'exagérons rien !

**M. Gilbert Gantier, vice-président de la commission.** ... ce qui est tout de même à signaler, car ce n'est pas si fréquent, de proposer des économies. Les autres commissions, saisies pour avis, ont également le droit, sinon le devoir, ...

**M. Etienne Garnier.** C'est vrai.

**M. Gilbert Gantier, vice-président de la commission.** ... de proposer des économies. Vous ne l'avez pas fait. Pourquoi ?

**M. André Fanton.** Parce que nous sommes des élus responsables, nous ! Alors, pas de leçons !

**M. Gilbert Gantier, vice-président de la commission.** Nous avons été obligés de travailler dans une certaine urgence ; le Gouvernement a ensuite fait des observations

sur les économies proposées. Il n'y a là rien que de très normal dans un débat démocratique, même si cela fait un peu désordre. Nous avons œuvré, animés par l'intention...

**M. Etienne Garnier.** Médiatique ?

**M. Gilbert Gantier,** *vice-président de la commission.* ... de réduire les charges fiscales des contribuables et d'améliorer l'efficacité de la machine étatique.

**M. le président.** Je crois que notre assemblée est suffisamment informée.

Je vais mettre aux voix...

**M. Augustin Bonrepaux.** Je demande la parole !

**M. le président.** Monsieur Bonrepaux, je vous la donnerai dans quelques instants.

Je mets aux voix l'amendement n° 106.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** M. Auberger, rapporteur général, et M. Gilbert Gantier ont présenté un amendement, n° 76, ainsi rédigé :

« Sur le titre VI de l'état C, concernant les crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports : II. – Transports : 5. – Météorologie, réduire les crédits de paiement de 6 millions de francs. »

La parole est à M. Gilbert Gantier.

**M. Gilbert Gantier,** *vice-président de la commission.* Amendement retiré !

**M. le président.** L'amendement n° 76 est retiré.

Sur le titre VI de l'état C, je suis saisi par le groupe socialiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

**M. le président.** Je vous prie de bien vouloir regagner vos places.

Je rappelle que le vote est personnel et que chacun ne doit exprimer son vote que pour lui-même et, le cas échéant, pour son délégué.

Je mets aux voix le titre VI de l'état C, modifié par l'amendement n° 105.

Le scrutin est ouvert.

**M. le président.** Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	63
Nombre de suffrages exprimés .....	63
Majorité absolue .....	32
Pour l'adoption .....	60
Contre .....	3

L'Assemblée nationale a adopté. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

La parole est à M. Augustin Bonrepaux.

**M. Augustin Bonrepaux.** Monsieur le président, je vous remercie. J'ai peut-être été un peu sévère tout à l'heure à l'encontre du Gouvernement. Je pensais que ses prévisions n'avaient pas été suffisamment précises. Or je me suis aperçu au fil du débat qu'il s'y est tenu et qu'il impose ses vues.

C'est dire combien la commission des finances était irresponsable. Je l'ai dit. Je le maintiens. Nous avons d'ailleurs assisté à un spectacle affligeant et quelque peu déplorable pour le Parlement puisque, au fil des amendements, dire que les membres de la majorité ont battu en retraite serait au-dessous de la vérité, ce fut une débandade. Finalement, il ne reste plus – et nous nous en réjouissons – que quelques suppressions de crédits.

Monsieur le ministre, nous vous remercions de votre fermeté *(Sourires sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre)*, même si nous n'acceptons pas votre budget qui demeure encore insuffisant pour vous permettre d'affirmer que l'aménagement du territoire est une priorité. Quand on voit, par exemple que le niveau du Fonds national pour l'aménagement du territoire est inférieur à ce qu'il était en 1993, quand on voit que les crédits des routes n'augmentent pas alors que la taxe sur les autoroutes rapportera 2 milliards, on peut s'interroger sur ce que deviennent ces crédits et, finalement, sur cette priorité que vous affichez.

Monsieur Gantier, il faut se garder des jugements *a posteriori*. Vous dites que les prévisions de M. Bérégoval étaient erronées. Sans doute, mais les organismes de prévision, à l'époque, s'étaient trompés eux aussi, de même que l'opposition. Un député, que je ne nommerai pas parce qu'il préside notre séance, ne déclarait-il pas que la croissance serait de 2 p. 100 et non pas de 2,8 p. 100 ? Donc, tout le monde tablait sur une bonne croissance, alors qu'en réalité il y a eu récession.

Vous voyez, mes chers collègues, qu'on peut toujours se tromper. Alors, ne soyez pas trop affirmatifs. Pour ma part, je crains bien que le taux de croissance que vous avez retenu ne soit pas atteint.

Quant à vouloir modifier à un tel point un budget aussi important, c'était vraiment irresponsable et c'était aussi témoigner bien peu de confiance à vos représentants au Gouvernement.

**M. le président.** Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VII.

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

#### BUDGET ANNEXE DE L'AVIATION CIVILE

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

« Crédits ouverts à l'article 38 au titre des services votés du budget annexe de l'aviation civile : 6 464 413 497 francs. »

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 38 au titre des services votés.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

**M. le président.** « Crédits ouverts à l'article 39 au titre des mesures nouvelles du budget annexe de l'aviation civile :

« Autorisations de programme inscrites au paragraphe I : 2 059 864 000 francs ;

« Crédits inscrits au paragraphe II : 1 196 418 247 francs. »

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 39 au titre des mesures nouvelles.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

**M. le président.** J'appelle maintenant les articles 61, 62 et 63, rattachés à ce budget.

#### Article 61

**M. le président.** Art. 61. – A l'article L 263-4 du code des communes, le taux plafond de 2,2 % applicable à Paris et dans le département des Hauts-de-Seine est remplacé par le taux plafond de 2,5 %.

M. Santini a présenté un amendement, n° 33, ainsi rédigé :

« Dans l'article 61, substituer aux mots : "Paris et dans le département des Hauts-de-Seine", les mots : "l'ensemble des départements d'Ile-de-France". »

La parole est à M. Christian Dupuy, pour défendre cet amendement.

**M. Christian Dupuy.** Je le défends pour le compte de M. Santini. L'article 61 prévoit de faire un sort spécifique à Paris et au département des Hauts-de-Seine, en y portant le taux plafond à 2,5 p. 100. Or la politique de développement des transports collectifs intervient dans le cadre du contrat de plan Etat-région. Par conséquent, l'extension de la mesure à l'ensemble des départements de l'Ile-de-France permettrait de réduire la hausse du taux ainsi que le coût pour chaque entreprise, tout en conservant à l'Etat le même bénéfice escompté.

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

**M. Michel Bouvard, rapporteur spécial.** La commission n'a pas examiné cet amendement, mais, à titre personnel, je m'y oppose. Il aurait pour effet d'augmenter le versement transport dans l'ensemble de l'Ile-de-France. Est-il réellement nécessaire de majorer la fiscalité sur la totalité des entreprises de cette région ?

**M. Christian Dupuy.** C'est un élargissement de l'assiette !

**M. Michel Bouvard, rapporteur spécial.** Déjà l'augmentation limitée à deux départements a suscité bien des reproches.

Au risque de me répéter, je maintiens qu'il faut mettre à plat l'ensemble du financement des transports en Ile-de-France et considérer que l'article 61 a, de ce fait, un caractère transitoire limité à 1996. Tel est le sens de l'amendement n° 79 de la commission, que nous allons examiner dans un instant.

Je comprends le souci qui anime M. Santini et M. Dupuy, mais je ne crois pas qu'ils proposent une bonne solution.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Monsieur Dupuy, je comprends, moi aussi, votre souci et celui de M. Santini de limiter l'augmentation du versement transport pour les entreprises de Paris et des Hauts-de-Seine en la répartissant aussi harmonieusement que possible sur l'ensemble des entreprises de l'Ile-de-France. Sans doute l'exposé des motifs du projet de loi de finances n'était-il pas assez clair à ce sujet. En effet, l'article 61, tel qu'il est rédigé, permettra bien de faire ce que vous souhaitez, et telle est aussi, je le précise, l'intention du Gouvernement.

Pourquoi ? Parce qu'il faut distinguer les taux plafonds, qui relèvent de la loi, et les taux effectifs qui sont fixés par décret.

Pour Paris et les Hauts-de-Seine, le taux effectif est aujourd'hui égal au plafond. Pour pouvoir augmenter le taux effectif, il faut donc augmenter le taux plafond. Par contre, dans les autres départements, le taux effectif est aujourd'hui inférieur au taux plafond. Pour prendre un exemple, dans les départements de la grande couronne, le taux effectif est de 0,8 p. 100, alors que le taux plafond est de 1,3 p. 100. Vous voyez qu'il reste de la marge pour effectuer la péréquation que vous souhaitez.

Dans ces conditions, l'amendement proposé n'apparaît pas nécessaire, et le Gouvernement serait appelé à donner un avis défavorable s'il était maintenu.

**M. le président.** Monsieur Dupuy, retirez-vous l'amendement n° 33 ?

**M. Christian Dupuy.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 33 est retiré.

M. Auberger, rapporteur général, et M. Gilbert Gantier ont présenté un amendement, n° 79, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 61 par les mots : "pour l'année 1996". »

La parole est à M. le rapporteur spécial, pour les transports terrestres.

**M. Michel Bouvard, rapporteur spécial.** Au terme d'une longue discussion avec M. Gantier, la commission a adopté cet amendement, qui limite à l'année 1996 la mesure de hausse du taux plafond.

C'est cette précision qui a permis à la commission d'adopter l'article lui-même. En effet, il ne lui paraît pas de bon principe de majorer la fiscalité des entreprises indéfiniment. Certes, l'adoption de cet amendement aurait pour conséquence la présentation par le Gouvernement, l'année prochaine, d'un nouvel article sur le versement transport, mais la commission a voulu limiter dans le temps la majoration de la fiscalité, justement afin de faciliter l'instauration du débat sur le fonctionnement des transports parisiens et sur le versement transport au cours de l'année 1996.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Le Gouvernement est contre cet amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 79. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 61.

(*L'article 61 est adopté.*)

#### Articles 62 et 63

**M. le président.** « Art. 62. – Le ministre chargé du budget et le ministre chargé des transports sont habilités à modifier par arrêté, dans les respects des prescriptions de l'article R. 134-4 du code de l'aviation civile, le montant de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne due au titre des années 1991 à 1995. Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, de nouveaux titres de perception seront substitués à ceux qui ont été émis au titre de ces années sur le fondement des arrêtés des 9 mars et 13 décembre 1990, 5 décembre 1991, 21 décembre 1992, 29 décembre 1993

et 25 août 1994 et les montants dus par chaque redevable prendront en compte les intérêts éventuellement dus par l'Etat et la capitalisation de ces intérêts.»

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 62.

*(L'article 62 est adopté.)*

« Art. 63. – Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1991 les titres de perception émis sur le fondement des arrêtés des 21 novembre 1990, 24 décembre 1991 et 4 mars 1993 par lesquels le ministre chargé de l'aviation civile a réparti entre les entreprises autorisées de transport aérien les dépenses de contrôle technique d'exploitation non exercé spécialement à l'égard de chaque entreprise, dans la mesure où ils seraient contestés sur le fondement de l'irrégularité des arrêtés pris en application de l'article R. 330-4 du code de l'aviation civile. » – *(Adopté.)*

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

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

2

#### REMISE DES RÉPONSES AUX QUESTIONS ÉCRITES SIGNALÉES PAR LES PRÉSIDENTS DES GROUPES

**M. le président.** J'informe l'Assemblée que M. le ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale m'a fait parvenir les réponses aux questions écrites signalées par MM. les présidents des groupes qui devaient être remises au plus tard à la fin de la présente séance.

La liste de ces questions sera publiée en annexe au compte rendu intégral.

3

#### ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 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).

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 vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

*(La séance est levée à treize heures cinq.)*

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

## ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL de la 1<sup>re</sup> séance du jeudi 26 octobre 1995

### SCRUTIN (n° 256)

*sur le titre VI de l'état C du projet de loi de finances pour 1996  
(budget de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports).*

Nombre de votants .....	<b>63</b>
Nombre de suffrages exprimés .....	<b>63</b>
Majorité absolue .....	<b>32</b>
Pour l'adoption .....	<b>60</b>
Contre .....	<b>3</b>

L'Assemblée nationale a adopté.

### ANALYSE DU SCRUTIN

#### Groupe R.P.R. (255) :

*Pour* : 51 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

*Non-votants* : MM. Jean de **Gaulle** (président de séance) et Philippe **Séguin** (président de l'Assemblée nationale).

#### Groupe U.D.F. (207) :

*Pour* : 9 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

#### Groupe socialiste (57) :

*Contre* : 3 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

#### Groupe République et Liberté (23) :

#### Groupe communiste (23) :

#### Non-inscrits (3).