Année 1986. - N° 94 [3] A. N. (C. R.) ISSN 0249-3088 0242-0765 Mercredi 29 octobre 1986

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉBATS PARLEMENTAIRES
ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

8e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

(41e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

3e séance du mardi 28 octobre 1986

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. CHARLES MILLON

1. **Fixation de l'ordre du jour** (p. 5429).

2. **Loi de finances pour 1987 (deuxième partie).** - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5429).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS

BUDGET ANNEXE
DE LA NAVIGATION AÉRIENNE *(suite)*

M. Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.

Réponses de M. le ministre et M. le ministre délégué aux **questions** de :

MM. Ladislas Poniatowski, Georges Delfosse, Marc Reymann, Pierre Sergent, René Drouin, Jean Laborde, Mme Marie-France Lecuir, MM. Jean Narquin, Jacques Legendre, Eric Raoult, Mme Jacqueline Hoffmann, MM. Paul Chomat, Vincent Porelli, Bruno Durieux, Jean Rigaud, Jacques Roger-Machart, Alain Chénard, Martin Malvy, André Fanton, Jean de Lipkowski, Mme Muguette Jacquaint, MM. Gérard Bordu, Jean-Claude Portheault, Emile Zuccarelli.

Rappel au règlement (p. 5450)

MM. Guy Malandain, le président.

Reprise de la discussion (p. 5450)

MM. Augustin Bonrepaux, Jacques Godfrain, Gérard César, Claude Dhinnin, Yvan Blot, François Grussenmeyer, Arnaud Lepercq, Christian Demuynck.

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

3. **Ordre du jour** (p. 5454).

COMPTE RENDU INTEGRAL

PRÉSIDENCE DE M. CHARLES MILLON, vice-président

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

FIXATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au vendredi 14 novembre a été ainsi fixé en conférence des présidents :

Ce soir :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1987. Equipement, logement, aménagement du territoire et transports – Navigation aérienne *(suite)* ;

Mercredi 29 octobre, à neuf heures trente, quinze heures, après les questions au Gouvernement, et vingt et une heures trente :

Suite de l'ordre du jour de la veille ;

Environnement ;

Jeudi 30 octobre, à neuf heures trente, quinze heures et vingt et une heures trente :

Agriculture – Prestations sociales agricoles ;

Vendredi 31 octobre, à neuf heures trente, quinze heures et vingt et une heures trente :

Industrie ;

Postes et télécommunications ;

Lundi 3 novembre, à dix heures, quinze heures et vingt et une heures trente :

Tourisme ;

Enseignement scolaire ;

Mardi 4 novembre, à neuf heures trente, seize heures et vingt et une heures trente :

Enseignement scolaire *(suite)* ;

Recherche et enseignement supérieur ;

Jeunesse et sports ;

Mercredi 5 novembre, à neuf heures trente, quinze heures, après les questions au Gouvernement, et vingt et une heures trente, et jeudi 6 novembre, à neuf heures trente, quinze heures et vingt et une heures trente :

Affaires sociales et emploi ;

Vendredi 7 novembre, à neuf heures trente, quinze heures et vingt et une heures trente :

Intérieur ;

Economie, finances et privatisation : charges communes, comptes spéciaux du Trésor, taxes parafiscales – Rapatriés ;

Samedi 8 novembre, à neuf heures trente et quinze heures :

Départements et territoires d'outre-mer ;

Mercredi 12 novembre, à dix heures, quinze heures, après les questions au Gouvernement, et vingt et une heures trente :

Défense ;

Jeudi 13 novembre, à neuf heures trente, quinze heures et vingt et une heures trente, et vendredi 14 novembre, à neuf heures trente et à éventuellement quinze heures et vingt et une heures trente :

Communication ;

Economie, finances et privatisation : services financiers, commerce extérieur – Monnaies et médailles – Imprimerie nationale ;

Articles non rattachés ; seconde délibération ; vote sur l'ensemble.

2

LOI DE FINANCES POUR 1987

(DEUXIEME 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 1987 (nos 363 et 395).

EQUIPEMENT, LOGEMENT, AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS *(suite)*

BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AERIENNE *(suite)*

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports et du budget annexe de la navigation aérienne.

Cet après-midi, l'Assemblée a entendu les orateurs inscrits.

La parole est à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.

M. Jacques Douffiagues, *ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports.* Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, le budget du ministère des transports, tel que je l'ai présenté cet après-midi, est un bon budget. Il s'agit en outre d'un budget qui privilégie la vérité, contrairement à ce que nous avons connu dans un passé récent. Tous les rapporteurs, ceux de la commission des finances comme ceux de la commission de la production et des échanges ont bien voulu reconnaître ces deux caractéristiques.

Un seul orateur a trouvé que ce n'était ni un bon budget ni, semble-t-il, un budget de vérité : M. Auroux, que je n'aperçois pas dans l'hémicycle.

M. Auroux, lorsqu'on le gratte où ça le démange, se rebiffe. *(Sourires.)* Il a notamment dit assez vertement qu'il ne voyait pas où étaient les différentes impasses, les différents « trous » que j'avais à plusieurs reprises déplorés à ma prise de fonctions. Or je puis citer deux cas pour lesquels il a été nécessaire de combler un trou à l'occasion du collectif de printemps : le T.G.V.-Atlantique, d'abord.

M. Charles Fèvre, *rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.* Absolument !

M. le ministre chargé des transports. A cet égard, 300 millions de francs seulement étaient prévus au titre de la cinquième tranche du F.S.G.T., plus 140 millions de francs au titre des tranches antérieures. Il manquait simplement – broutilles que cela – 450 millions de francs !

M. Charles Fèvre, *rapporteur pour avis.* Une paille !

M. le ministre chargé des transports. Je suis un néophyte, et je ne le nie pas, mais, en matière de comptabilité publique, j'ai quelques connaissances et je sais que le col-

lectif budgétaire sert généralement à opérer des rectifications pour ce qui ne pouvait être prévu, et non pas à inscrire des sommes qui n'avaient pas été inscrites pour ce qui pouvait être prévu.

M. Jacques Roger-Machart. Nous souhaitons que vos dossiers reflètent une telle orthodoxie !

M. le ministre chargé des transports. Second exemple : le plan social de la batellerie. Là, il manquait seulement 20 millions de francs pour honorer les engagements antérieurement pris.

M. Auroux a une logique et une arithmétique qui lui sont propres et dont on connaît d'ailleurs les résultats : ce sont celles que nous avons connues pendant cinq ans !

M. Auroux ne comprend pas pourquoi le ministre de l'équipement et le ministre chargé des transports jubilent à la disparition du F.S.G.T. Mais nous ne jubilons pas : nous constatons simplement qu'il n'y a plus de F.S.G.T. ! D'ailleurs, d'autres avant nous, à commencer par la Cour des comptes, avaient relevé qu'en recourrant au F.S.G.T. on mangeait son blé en herbe, c'est-à-dire qu'on lançait des travaux et que l'on faisait payer ses successeurs.

M. Charles Fèvre, *rapporteur pour avis.* Très juste !

M. le ministre chargé des transports. Nous considérons qu'il s'agit incontestablement d'une mauvaise formule et qu'il faut rebudgétiser ce qui doit l'être. Nous disons oui à la vérité, certes avec les difficultés que nous connaissons et dont je vais redire quelques mots. *(Très bien ! sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R. – Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Auroux m'a indiqué qu'il était impressionné par mes contradictions. Je ne sais pas quelles sont mes contradictions, mais je connais les siennes. En effet, M. Auroux nous a expliqué qu'il fallait maintenir toutes les situations bloquées, que ce soit celle des chemins de fer, des routes ou de la tarification routière obligatoire, tout en préparant 1992. Cela, il sait peut-être le faire, mais il ne l'a pas montré dans le passé.

En tout cas, en ce qui me concerne, je ne sais pas maintenir certaines situations présentes tout en ménageant une ouverture vers l'avenir. *(Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Yves Tavernier. Ça vole en rase-mottes !

M. le ministre chargé des transports. Monsieur Mellick, je ne prétends être ni le « Bourreau de Béthune », ni l'« Ange blanc », mais je dois reconnaître que vous m'avez ouvert les yeux dans la mesure où vous avez relevé que la situation pour la voie d'eau était abominable. J'avais répondu cet après-midi à M. Borotra de la façon la plus claire qu'il s'agissait en effet du point faible de mon budget. Mais ce n'est pas un point faible nouveau, si j'ose dire...

M. Jacques Mellick. J'ai eu l'honnêteté de le reconnaître !

M. le ministre chargé des transports. Selon vous, monsieur Mellick, pour que le budget des voies navigables soit présentable, il faudrait doubler ou tripler les crédits. C'est donc qu'il était auparavant nécessaire de doubler ou tripler les crédits inscrits. Ne m'imputez donc pas ce que les autres n'ont pas fait !

M. Jacques Mellick. Je suis assez honnête pour ne pas avoir eu cette attitude, monsieur le ministre !

M. le ministre chargé des transports. Je le reconnais volontiers. Mais si je ne faisais rien en matière de voies navigables, je ne ferais pas moins que mon prédécesseur. *(Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Charles Fèvre, *rapporteur pour avis.* Très bien !

M. le ministre chargé des transports. Mais, à la différence de mon prédécesseur, je fais quelque chose.

M. Yves Tavernier. Du vent !

M. le ministre chargé des transports. Ce que je fais n'est cependant pas glorieux : cela consiste simplement à entretenir les voies navigables.

J'ai entendu, par les voix de M. Nungesser et de M. Auberger, la complainte légitime de la voie d'eau. *(Sourires.)* Soyons réalistes !

En prenant mes fonctions – et, en disant cela, je ne critique pas du tout mon prédécesseur immédiat car il s'est probablement trouvé dans la même situation –, j'ai constaté que le réseau des voies navigables était dans un état de totale dégradation. Parallélement, des plans extraordinairement ambitieux étaient annoncés pour la création de nouvelles voies navigables, mais sans que ni échéancier, ni mode de financement, ni inscription budgétaire n'aient été prévus.

J'ai également constaté la baisse constante du trafic des voies fluviales, notamment en ce qui concerne les pondéreux, qui sont le fret habituel de la batellerie. J'ai déploré des effectifs en décroissance et des divisions profondes au sein de la profession.

Certes, les infrastructures ne sont pas suffisantes et une politique ambitieuse doit être conduite mais, auparavant, sauvons déjà ce qui peut être sauvé ! C'est ce que je vous ai proposé, mesdames, messieurs, dès 1986 en redéployant un certain nombre de crédits et c'est ce que je vous propose également pour 1987.

Eu égard aux difficultés des artisans bateliers, j'ai décidé de poursuivre le plan économique et social de la batellerie, mais en le dotant des crédits nécessaires, notamment pour permettre le « déchirage » indispensable, l'installation des jeunes bateliers, bref, la rénovation de la profession.

Mais, avant que ne soient lancées les infrastructures, il faut que la profession s'adapte aux conditions normales de la compétition économique.

Je ne reviendrai pas sur ce qu'on appelle le tour de rôle, qu'a évoqué un des rapporteurs ce matin, ni même sur l'absence de liberté de négociation des tarifs entre chargeurs et transporteurs. Je poserai simplement la question suivante : pourquoi interdit-on aux artisans bateliers qui ont une capacité de chargement suffisante la possibilité de charger à fond leurs bateaux modernes ? Pour qu'ils ne fassent pas concurrence à ceux qui ne disposent pas de la même capacité de chargement ? Autrement dit, pourquoi avoir des réseaux à grand gabarit si les grosses péniches ne peuvent pas être chargées au maximum ?

Une véritable révolution culturelle au sein de la profession fluviale doit s'opérer et le reste, c'est-à-dire les infrastructures, nous sera donné de surcroît car la batellerie retrouvera alors sa justification et son rôle économique, comme c'est le cas dans les autres pays européens. Les infrastructures seront à ce moment rentables et, de ce fait – je réponds par là notamment à M. Auberger – elles trouveront des financements autres que les stricts financements budgétaires de l'Etat.

M. Bussereau a bien voulu, et je l'en remercie, rappeler l'effort consenti pour contenir les comptes des grandes entreprises. Le projet de budget pour 1987 des transports témoigne de cet effort. Bien entendu, il n'y a là aucune suspicion à l'égard des responsables des grandes entreprises de transport. Je constate d'ailleurs que le nouveau président de la R.A.T.P. a réussi à trouver, dès sa prise de fonctions, ce que son prédécesseur ne trouvait pas, c'est-à-dire le moyen de respecter l'argent du contribuable. *(Protestations sur les bancs des groupes socialiste et communiste. – Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. Yves Tavernier. Ne soyez pas ignoble !

M. Charles Fèvre, *rapporteur pour avis.* Le ministre dit la vérité !

M. le ministre chargé des transports. J'ai également constaté que les dirigeants de la S.N.C.F. qui, à ma connaissance, sont toujours en place, appliquent strictement le contrat de Plan qui a été signé par mon prédécesseur et, l'engagement de l'Etat étant ce qu'il est, ce contrat sera respecté.

La maîtrise des comptes des grandes entreprises publiques constitue donc un des objectifs majeurs de ce projet de budget. Mais cette maîtrise trouve un certain nombre de limites.

Rassurant M. Nungesser à cet égard, je préciserai que la sécurité des usagers et la qualité des services rendus ne sont en aucune façon menacées. Les efforts réalisés par les entreprises elles-mêmes contribuent à la fois à cette sécurité et à cette qualité. On le voit à la R.A.T.P. depuis le début de l'été.

On le voit également à la S.N.C.F. Rien ne permet d'affirmer aujourd'hui, malgré les baisses de trafic marchandises et les difficultés du trafic voyageurs, que les objectifs du contrat de Plan, tels que ceux-ci ont été approuvés par l'Etat et les responsables de cette entreprise, seront remis en cause au cours de l'année qui vient.

M. Bussereau s'est également préoccupé de l'électrification de la ligne Poitiers-La Rochelle. Il s'agit d'un investissement qui n'est pas négligeable puisqu'il représente 730 millions de francs. En tout état de cause, cet investissement ne saurait trouver sa place qu'une fois que les grands programmes ferroviaires qui sont actuellement supportés par l'Etat seront achevés : je pense à la fois au T.G.V.-Atlantique, dont j'ai dit que, en dépit des difficultés et grâce au collectif de printemps, il serait réalisé en temps voulu ; je pense au plan breton qui, quoi que l'on dise, sera lui aussi réalisé en temps voulu, et aussi à la poursuite de l'électrification, dans les conditions fixées et dans le respect de l'échéancier prévu, de la ligne Paris-Moret-Nevers-Clermont.

C'est après 1990 que le problème se posera. Nous avons donc tout le temps de rechercher et de mettre éventuellement en œuvre les financements idoines, qui ne sont pas fatalement des financements budgétaires à moins, et nous pouvons le souhaiter, que les recherches menées actuellement par l'industrie ferroviaire et qui consistent à mettre au point des motrices fonctionnant à la fois à l'électricité et avec des turbines, donc des moteurs Diesel, ne puissent permettre d'assurer, outre les bonnes correspondances, d'excellentes relations entre Poitiers et La Rochelle, sans rendre nécessaire l'électrification.

J'en viens au dernier point évoqué par M. Bussereau, la réforme de la L.O.T.I. Il s'agit au fond d'une loi semblable à ce qu'Esope affirmait de la langue : sans doute est-ce pour cette raison qu'elle a été accueillie positivement par le gouvernement de l'époque, d'un côté, et par les représentants de la profession, de l'autre, et leurs intérêts étaient pourtant opposés ! Au-delà des termes, il est vrai, et compte tenu surtout des diverses lectures possibles, chacun peut trouver son compte. J'ai donc décidé, en accord d'ailleurs avec les professionnels, de donner à cette loi la lecture la plus libérale possible et sans m'engager, - que M. Bussereau ne m'en veuille pas - dans une querelle théologique, ou dans une de ces guerres de religion dont nous avons le secret, en remettant sur le métier je ne sais combien de textes.

Appliquons d'abord ce qui peut l'être raisonnablement, et transformons ce qui ne serait pas raisonnable, mais, de grâce, ne nous lançons pas dans la confection de nouveaux monstres juridiques.

Par conséquent, seules les dispositions qui se révéleraient irréalisables ou inapplicables seraient, le cas échéant, modifiées. Pour le reste, les transports intérieurs seront progressivement ramenés dans le champ normal de l'économie de liberté, de la libre économie et de la concurrence. Tel sera le cas bien entendu à l'échéance de 1992, et même plus tôt, au moment de la mise en œuvre de l'ordonnance réformant les ordonnances de 1945 et instaurant le nouveau droit de la concurrence. Nous posséderons donc un système à la fois progressif et simple qui permettra aux transports intérieurs français de retrouver le chemin de l'économie libérale.

En ce qui concerne le transport aérien, j'ai déjà indiqué l'orientation choisie et les précautions à prendre. A ce sujet, je comprends d'ailleurs mal ce que M. Auroux a voulu me dire. Dans ce domaine, je l'ai démontré, il ne s'agit nullement de dérégulation sauvage, mais, au contraire, d'une ouverture progressive et expérimentale de nouveaux espaces de liberté.

Des expériences novatrices et audacieuses sont en cours, qu'il s'agisse de la multidésignation sur le Pacifique ou de la concurrence établie sur les lignes des départements d'outre-mer. Attendons d'en connaître les résultats avant de trancher, de juger définitivement et d'aller plus loin. Sur les quatre premiers mois d'ouverture à la concurrence de la desserte des départements d'outre-mer, je le répète, le trafic de la compagnie nationale a progressé de plus de 6 p. 100. Les compagnies de charters ont également transporté davantage de passagers. L'élasticité du marché paraît donc évidente.

Quant au transport intérieur, j'ai bien compris l'appel de M. Bussereau. Il existe avec Air Inter une convention signée jusqu'à l'aube du troisième millénaire et, elle sera appliquée, car nous sommes dans un Etat de droit, tant qu'elle n'aura pas été renégociée, le cas échéant, ou tant que le droit européen n'imposera pas de nouvelles règles régissant les relations entre la puissance publique et la compagnie de transport intérieur.

Mais l'application de cette convention ne signifie pas qu'aucune ouverture du marché intérieur ne soit possible. C'est pourquoi, pour les liaisons nouvelles ou pour celles qui seraient tombées en déshérence - quelle qu'en soit la raison - j'ai proposé une nouvelle formule, qui sera mise en œuvre avec la ligne Paris-Avignon, le recours à l'appel d'offres. Je crois qu'il est possible d'ouvrir le transport aérien à l'économie de marché. Nous verrons bien si l'expérience est concluante. Nous saurons quel est le prix exact que doivent payer le contribuable et l'usager dans une nouvelle desserte aérienne. Bref, nous jugerons aux résultats cette expérience.

Des problèmes spécifiques à la navigation aérienne se posent, c'est vrai. Telle est d'ailleurs la raison d'être d'un budget annexe !

Je rappelle à M. Reveau que, dès cette année, nous sommes parvenus à un quasi-équilibre puisque le concours du budget général au budget annexe, qui s'élevait l'année dernière à 135 millions de francs, n'atteint cette année que neuf millions.

En outre, des aménagements statutaires peuvent être envisagés pour le personnel du contrôle aérien, mais uniquement, je le pense, en concertation avec les intéressés. Des discussions sont en cours entre les organisations syndicales et la direction générale de l'aviation civile. Il n'y a pas lieu à mon sens d'opérer des bouleversements pour le plaisir. Les choses viendront en leur temps. D'ailleurs, même à l'occasion de récents mouvements de grève, nul n'a pu prétendre que la sécurité de la navigation aérienne avait été de quelque façon que ce soit mise en cause. Les personnels du contrôle aérien accomplissent, et fort bien, un métier difficile dans des conditions malaisées. Il n'y a aucune raison de mettre en doute leur compétence ou leur capacité à assurer leurs fonctions.

M. Reveau a souligné également les risques que feraient courir à la navigation aérienne les perturbations occasionnées par certaines radios émettant en modulation de fréquence. Après une campagne d'information, et surtout après l'intervention efficace des équipes spécialisées des P.T.T. - détection d'abord, verbalisation et interdiction ensuite - la situation n'apparaît plus de nature à poser des problèmes de sécurité.

Pour ce qui est des œuvres sociales, et notamment des 6,8 millions de francs apparaissant au paragraphe 86 du chapitre 62-01, je précise qu'il ne s'agit que d'une opération d'ordre : ces 6,8 millions sont compensés par la suppression, au paragraphe 70 du chapitre 64-01, œuvres sociales, d'un montant de 4,2 millions de francs et d'un complément de 2,6 millions en provenance du budget général. Autrement dit, les 6,8 millions que vous voyez en plus d'un côté sont en moins de l'autre ! Il s'agit simplement de financer pour les personnels inscrits au B.A.N.A., les déjeuners de cantine, les colonies de vacances et les autres subventions sociales, notamment en faveur des handicapés : ce sont, je le rappelle, des dispositions d'ordre public.

En ce qui concerne la construction aéronautique et les transports aériens, M. Fourré m'a indiqué, semble-t-il, mais je n'ai pas très bien saisi le sens de son propos, que la construction aéronautique serait menacée. Pourquoi donc ?

Dans les fascicules budgétaires, vous verrez que les crédits inscrits permettent de suivre très exactement les programmes en cours et d'assurer, dans les mêmes conditions que par le passé, le lancement des programmes ultérieurs, notamment ceux de l'A 330 et de l'A 340, celui du Super-Puma et de la modernisation des moteurs CFM 56. Si des incertitudes planent sur le lancement des programmes A 330 ou A 340, elles sont techniques et commerciales et en passe d'être levées.

Il ne s'agit en aucun cas d'incertitudes relevant du Gouvernement. Dès le mois d'avril dernier, recevant M. Strauss, le Premier ministre avait bien confirmé la volonté du Gouvernement français de s'engager dans l'élargissement de la famille Airbus. Cet engagement solennel, il l'a répété très récemment à Toulouse.

M. Bussereau m'a également interrogé sur l'aéroport de Rochefort-Saint-Agnan. Dans ce domaine, il convient probablement d'être prudent, car se posent à la fois un problème d'équipement - l'aide à l'atterrissage et au balisage suppose une participation de la chambre de commerce - et un problème d'équilibre commercial avec l'aéroport de La Rochelle.

Je suis prêt, bien entendu, à en discuter, à l'occasion, avec les représentants du département de Charente-Maritime, s'ils le souhaitent.

Tels sont, monsieur le président, mesdames, messieurs, sur les différentes interventions de cet après-midi, les éléments de réponses que j'étais en mesure de fournir ce soir. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

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

M. Pierre Méhaignerie, *ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.* Quelques brèves réponses en complément de ce que vient de dire M. Douffiagues, étant entendu que certaines des questions qui seront posées bientôt se recoupent avec celles qui ont été formulées cet après-midi.

A M. Tibéri, qui a abordé le problème du logement, en effet difficile, des personnes du quart monde, je tiens à annoncer que je prépare des mesures en liaison avec mes collègues M. Adrien Zeller et M. Séguin, en faveur de ces populations.

D'abord, les fonds d'aide aux impayés seront étendus à tout le territoire. Les conditions d'attribution de la prime d'amélioration à l'habitat seront assouplies. Elle pourrait atteindre 35 p. 100, afin que les populations propriétaires occupantes dans des logements insalubres en bénéficient. Je n'oublie pas la généralisation des fonds de garantie, importants pour éviter l'exclusion de candidats locataires insuffisamment solvables pour des raisons indépendantes de leur volonté. Il y a aussi des efforts à consentir pour l'adaptation des logements simples. Ils seront encouragés par des aides d'innovation du plan construction.

M. Paul Chomat. Les cités d'urgence !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Mesdames, messieurs, des populations en difficulté habitent dans des logements collectifs où, se sentant mal à l'aise, elles posent des problèmes à leur entourage. Des expériences ont été entreprises dans le Calvados, à Bordeaux et dans d'autres villes. Il s'agit d'introduire, en périphérie des villes quelquefois dans la ville même, des logements simples mais individuels, avec jardin. Il faut mettre en œuvre des dispositifs beaucoup plus souples permettant l'accession à l'aide personnalisée au logement. C'est une solution pour certaines familles en difficulté.

Enfin, une nouvelle réflexion, en collaboration avec l'ensemble des associations chargées des problèmes de quart monde, aura lieu à mon ministère, à la fin du mois de novembre, afin de tirer les conclusions de débats qui ont eu lieu à la suite des interventions de nombreux parlementaires lors du vote de la loi sur le logement.

Monsieur Alain Vivien, vous m'avez parlé des villes nouvelles. Je crois d'abord que celles-ci doivent s'interroger sur leur gestion...

M. Charles Revet. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. ... et consentir tous les efforts nécessaires pour adapter leur programme et leurs modalités d'intervention aux nouvelles données de leur développement. Il est des villes nouvelles - heureusement, ce n'est pas vrai de toutes - où les investissements coûtent deux ou trois fois plus cher que des investissements identiques dans d'autres villes ! Cela n'est pas admissible. Ce n'est certainement pas le budget de l'Etat qui peut payer la différence.

Pour ce qui est de la renégociation des emprunts, il y a quelques semaines j'ai demandé au directeur général de la Caisse des dépôts et consignations de faire preuve d'une attention compréhensive à l'égard des demandes de renégociations présentées par le secrétariat des villes nouvelles. Les modalités d'application des nouveaux contrats font actuellement l'objet d'une étude attentive au ministère des finances. Je considère, en effet, que certaines villes dépourvues de recettes de taxe professionnelle - je pense à Melun-Sénart - se heurtent à des difficultés particulières. L'intérêt du pays, compte tenu de la masse des réserves foncières gérée dans ces villes, exige que soit portée une grande attention au rééquilibrage du budget des villes nouvelles.

A propos de la dotation globale de fonctionnement, vous savez que des discussions avec le ministère de l'intérieur vont permettre, dans le cadre d'une réflexion d'ensemble sur la D.G.F., d'aborder un problème qui mérite bien, en effet, d'être examiné.

J'ai dit que je partageais les ambitions de M. Barnier en matière de sécurité. Dois-je rappeler que 85 p. 100 des accidents ont lieu sur les réseaux départementaux et communaux où surviennent 70 p. 100 des accidents mortels précisément ?

Tout plan d'ensemble de résorption des points noirs ou des passages de voies ferrées concerne d'abord les conseils municipaux et les conseils généraux. Je tenais à donner ces chiffres compte tenu de l'importance du nombre des accidents sur les réseaux départementaux. Comme je suis président d'un conseil général, je m'adresse aussi à moi-même. *(Sourires.)*

M. Fèvre a souhaité un assouplissement de la limitation de la vitesse sur les autoroutes. Mais depuis que nous avons réduit la vitesse, le nombre des morts par milliard de kilomètres parcourus a été divisé par trois. Limitation de vitesse et lutte contre l'alcoolisme, sont les deux élements essentiels d'une diminution du nombre des accidents, en particulier des accidents mortels.

Certes la République fédérale d'Allemagne n'a pas encore limité la vitesse. Pour des raisons industrielles, d'environnement et de sécurité, nous essayons, vous le savez, d'engager la République fédérale dans cette voie. En tout cas, tous les autres pays européens ont fixé des limites sur les autoroutes, souvent au-dessous de 130 kilomètres/heure. Eu égard à la situation de la France aujourd'hui, il serait donc parfaitement inconvenant de relever les limitations maximales. Telle est ma conviction. J'espère que l'Assemblée la partage.

MM. Arthur Dehaine et Jean Bonhomme. Oui, tout à fait.

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. S'agissant des exonérations de longue durée pour la taxe foncière sur les propriétés bâties, monsieur Schenardi, la décision critiquée a été prise ici sur l'initiative de M. Fabius ou de M. Mauroy. Son coût budgétaire - pour la réduction de vingt-cinq ans à quinze ans - est de quatre milliards. Elle va frapper les organismes d'H.L.M. *(Exclamations sur les bancs du groupe socialiste)* qui arrivent au terme de leur période d'exonération de quinze ans, monsieur Badet. Mais nous ne pouvons tout de même pas corriger toutes les erreurs de nos prédécesseurs dans un temps aussi bref ! *(Applaudissements et rires sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R. - Protestations sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Schenardi a regretté que le Gouvernement ne facilite pas suffisamment l'accession à la propriété. Lui répondant, je m'adresse aussi aux députés socialistes qui ont abordé le même problème. Entre le 1er janvier 1986 et aujourd'hui, pour un ménage « moyen » - revenus de 12 000 à 14 000 francs, et trois enfants - la part du revenu consacrée à l'accession à la propriété a diminué de quatre points et demi. Elle est tombée de 30 p. 100 à moins de 26 p. 100 à la fois à cause de la baisse de deux points des taux d'intérêt et des dispositions fiscales de poids qui ont été prises. Elles représentent pour un accédant à la propriété comme pour un investisseur - nous n'avons pas établi de différence - une diminution de 40 000 à 60 000 francs du coût d'un logement d'environ 450 000 francs.

Cette diminution de 10 à 12 p. 100 du coût des logements, sous l'effet combiné de la baisse des taux d'intérêt et des récentes dispositions fiscales, devrait conduire à un regain d'intérêt pour l'accession à la propriété et pour l'investissemnt privé qui reviendront en force. Ce point est essentiel.

Dans le même cadre, dès que le Sénat aura voté la loi sur le logement, je suis décidé à lancer une campagne de promotion pour la vente des logements locatifs H.L.M. En effet, il serait étonnant que certains organismes ou certaines villes bloquent la vente des logements locatifs contre le gré des locataires. J'espère que l'objectif de 50 000 logements locatifs vendus en 1987 sera atteint. Ce sera d'ailleurs, mesdames, messieurs, un moyen de colmater les brèches et de combler les déficits importants de nombreux organismes d'H.L.M.

M. Pierre Micaux. C'est une ardente obligation !

M. Yvon Tavernier. Il faudrait développer les P.L.A. alors !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. M. Billardon et M. Le Garrec ont posé la question difficile des pôles de conversion, dont les situations sont extrêmement différentes.

En ce qui concerne Dunkerque, La Seyne et La Ciotat,...

M. René Drouin. La Lorraine !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. ... vous savez que des dispositifs dits de « zones d'entreprises » ont été mis en œuvre.

Le ministre de l'aménagement du territoire est favorable à ces initiatives dans la mesure où elles sont attractives pour des entreprises étrangères qui, aujourd'hui, ne se préoccupent que d'un élément : le taux de l'impôt sur les sociétés ! Les décisions américaines ou anglaises consistant à descendre à 35 ou 33 p. 100 l'impôt sur les sociétés constituent un puissant stimulant pour infléchir la localisation des activités économiques. Si l'expérience des trois pôles que j'ai cités ne doit pas être généralisée immédiatement, elle peut tout de même être extrêmement utile pour attirer des investissements qui sont freinés en particulier par le taux de l'impôt sur les sociétés.

Il y a le problème des bassins houillers ou de la région Nord - Pas-de-Calais. Je répondrai tout à l'heure en particulier à M. Royer sur les « friches industrielles » en région minière. Je lui indiquerai ce que nous ferons avec la commission des finances pour examiner les moyens de dégager une dotation complémentaire.

Si cette dotation, monsieur Royer, n'était pas apportée, je suis prêt, compte tenu des interventions multiples et de l'intérêt manifesté par certains parlementaires, à consentir un effort de redéploiement exceptionnel de mes crédits au profit de certaines « friches industrielles ». Il s'agit là d'un point essentiel du dispositif.

D'autres pôles de conversion - il y en a quatre ou cinq dans ce cas - peuvent être, il faut l'admettre, banalisés, et revenir à la situation d'autres zones difficiles ou d'autres zones « normales » en termes de politique d'aménagement du territoire.

M. Barnier a parlé de la Tarentaise : j'irai spécialement au mois de décembre dans sa région de façon, en effet, à concentrer pour les prochaines années des moyens importants. C'est l'intérêt de cette région à vocation touristique marquée mais l'intérêt aussi du pays d'investir car les programmes routiers et ferroviaires d'accès aux stations alpines auront des retombées en termes d'emplois.

M. Bussereau a parlé de l'axe Centre Europe-Atlantique. Je vous le rappelle, la modernisation des itinéraires concernés sera poursuivie activement en 1987, notamment sur la branche ouest : plus de 120 millions de francs d'investissements lui seront consacrés.

Monsieur Auberger, vous avez parlé du contrat routier de la Bourgogne. J'ai vérifié : nous sommes à jour. L'avancement des dossiers techniques et administratifs nous conduira au cours des prochaines années à faire porter l'effort en grande partie sur les projets intéressant l'Yonne et la Nièvre. Au cours des deux dernières années du Plan, on rééquilibrera donc la situation. C'est en 1987 que seront lancés les travaux de la déviation d'Auxerre. Les travaux portant sur ces deux infrastructures seront activement poursuivis et, après 1988, leur achèvement devra être considéré comme prioritaire.

Monsieur Fèvre, vous avez toute satisfaction en ce qui concerne l'autoroute A 26, qui sera un puissant stimulant pour la Haute-Marne dans sa deuxième phase. La section Calais-Reims sera achevée en 1989. Dans le programme supplémentaire, les mises en chantier des deux sections, proches de Calais et de Reims, seront engagées en 1987. C'est un axe essentiel, ainsi que l'a souligné un parlementaire tout à l'heure, pour éviter la région parisienne et permettre au trafic venant du nord de l'Europe de rejoindre directement les régions du Sud.

M. Rigaud s'est encore fait l'avocat des agences d'urbanisme et des villes qui disposent d'une telle agence.

Je vous rappelle que ces villes ont déjà un puissant avantage financier par rapport aux efforts consacrés aux autres villes, dans le cadre de la globalisation et de la décentralisation des moyens financiers de l'urbanisme. La différence est déjà importante, étonnante, et vous savez tous les débats qui ont eu lieu à cet égard dans les cinq dernières années.

Il est normal aussi que les agences d'urbanisme fassent des efforts de productivité ; parfois certaines études, disons-le clairement, n'ont pas la même rentabilité, le même intérêt que d'autres. J'estime pour ma part que les dépenses de fonctionnement doivent être réexaminées à la lumière de leur efficacité.

Certaines villes se trouveront dans des positions difficiles, c'est pourquoi je suis prêt à souscrire avec leurs agences d'urbanisme des contrats complémentaires de façon à compenser pour partie les difficultés temporaires dues à la réduction de cette enveloppe financière. Les moyens du ministère seront ainsi davantage consacrés à la politique du logement, au développement de l'offre foncière et à la sécurité routière.

M. Badet, que je ne crois pas être à même d'être convaincu par mes arguments,...

M. Jacques Badet. Répondez à mes questions !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. ... défend un point de vue et s'inquiète du projet de budget pour 1988.

M. Jacques Badet. Eh oui !

M. Charles Fèvre, *rapporteur pour avis.* Chaque chose en son temps !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Nous sommes encore en 1986. Nous avons déjà eu du mal à reprendre la totalité du fonds spécial de grands travaux et à le réincorporer dans le budget.

M. Gérard Bordu. Partiellement !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Maintenant, c'est fait. Nous n'aurons pas à le faire en 1988 ; donc des marges se libéreront, monsieur Badet. *(Rires sur les bancs du groupe socialiste.)*

Pour 1987, le nombre de logements construits sera en augmentation ; le budget du logement va progresser quand même de 3 p. 100 et le budget du ministère - de 104 milliards de francs - sera en progression de 3,6 p. 100. Je rappelle ce que je disais ce matin : le devoir des gouvernants, c'est de mieux utiliser l'argent public.

M. Jacques Badet. C'est de prévoir !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Il y a des marges fantastiques de productivité. Nous devons consacrer nos budgets aux investissements qui préparent l'avenir tout en contribuant à la maîtrise de la dépense publique. L'expérience de la République fédérale d'Allemagne nous a démontré parfaitement que la baisse de la dépense publique, l'acceptation des flexibilités et l'introduction de doses de concurrence et de responsabilité dans le système éducatif est le meilleur moyen de retrouver la croissance et l'emploi. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. le président. Nous en arrivons aux questions.

Nous commençons par les questions du groupe Union pour la démocratie française.

La parole est à M. Ladislas Poniatowski.

M. Ladislas Poniatowski. Monsieur le ministre, votre projet de loi de finances pour 1987 contient des dispositions fiscales intéressantes, notamment des réductions d'impôt de 10 p. 100 sur le coût d'acquisition ou de construction d'un logement neuf, ou des réductions d'impôts sur les intérêts d'emprunt en cas de construction ou d'acquisition d'une résidence principale, avec un montant qui a doublé. Ces mesures font partie de votre plan-logement. Elles sont bonnes car indispensables pour relancer l'investissement privé.

Le logement ancien est en quelque sorte le laissé-pour-compte de cette politique fiscale, alors qu'il constitue une part non négligeable de l'activité du bâtiment. En effet - et permettez-moi d'étayer mon propos par quelques chiffres - sur les 300 000 entreprises concernées, 93 p. 100 ont moins de

dix salariés. Il s'agit en général de petites entreprises de maçonnerie, de plomberie, de menuiserie qui font de la restauration. Leurs activités occupent 400 000 personnes et absorbent 41 p. 100 au moins des investissements consacrés au logement ancien, c'est-à-dire aux dépenses d'entretien et d'amélioration.

Dernier chiffre : trois millions de logements ne répondent pas aux normes minimales de confort – absence d'eau courante, de W.C., ou d'installations sanitaires. Dans ces conditions, ne pourrait-on pas prévoir pour le logement ancien un dispositif fiscal comparable à celui qui a été élaboré pour le logement neuf ? Il pourrait avoir une double incidence positive. D'abord, sur le plan économique, il compléterait et renforcerait votre effort de relance de l'investissement privé en matière de logement. Ensuite, sur le plan social, il contribuerait à accélérer la rénovation de logements vétustes encore trop nombreux.

Je crois – en tout cas j'espère – que grâce à votre projet de loi relatif à l'investissement immobilier et à l'accession à la propriété, vous serez le ministre qui contribuera à mettre fin à la pénurie de logements. Je crois aussi que grâce à ces dispositions fiscales que vous nous proposez, vous développerez l'investissement privé et vous contribuerez à la relance de l'emploi.

Mais vous n'avez pas le droit de « laisser tomber » les dizaines de milliers de petites entreprises qui vivent des travaux de rénovation dans le bâtiment. Soyez leur porte-parole en prévoyant dès 1987, peut-être dans le collectif, des mesures fiscales en leur faveur. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur Poniatowski, le logement ancien n'est pas un « laissé-pour-compte ». On a prêté attention aux crédits de réhabilitation et le montant des primes d'amélioration à l'habitat seront en progression de 27 p. 100. Pour les crédits de l'A.N.A.H., en faveur des propriétaires bailleurs, il y aura également augmentation. J'espère donc qu'il n'y aura pas de file d'attente en ce qui concerne les opérations programmées d'amélioration de l'habitat.

Cela dit, il est vrai que les nouvelles dispositions fiscales ne s'appliqueront qu'à ce qui contribue à l'augmentation de l'offre, c'est-à-dire au logement neuf. On peut estimer qu'il aurait mieux valu mettre tout le monde sur un pied d'égalité en augmentant pour tous la déduction forfaitaire de 15 à 25 p. 100, par exemple. Le coût de cette seule mesure aurait été de 1,5 milliard de francs. Or ce que nous voulions, avec un peu plus de 2 milliards en année normale, c'était augmenter l'offre de logements pour sortir de la pénurie et aider au retour de la croissance dans le bâtiment et les travaux publics.

C'est la raison pour laquelle l'essentiel des efforts fiscaux a été consacré au logement neuf.

Troisième observation : s'il fallait vraiment s'orienter vers une mesure de grande utilité, l'idéal ne serait pas de nouvelles dispositions fiscales pour l'ancien, mais la réduction des droits de mutation pour favoriser la mobilité géographique...

M. Charles Revet. Très bien ! Très important !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. ... de manière que le jeune couple, ou l'adulte, ou la personne âgée change plus facilement de logement. Ainsi parviendrions-nous à une meilleure utilisation des mètres carrés.

M. Ladislas Poniatowski. Banco !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Banco ! Mais, pour ce faire, il faut participer à la réduction de la dépense publique !

Les droits de mutation, vous savez vers qui ils sont orientés. Le récent rapport du Conseil national des impôts comporte des réflexions intéressantes. Je souhaite que nos contraintes financières et notre politique budgétaire puissent un jour être compatibles avec la réduction nécessaire des droits de mutation, pour que soit facilitée la mobilité à l'intérieur du pays. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. Charles Revet. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Georges Delfosse.

M. Georges Delfosse. Monsieur le ministre, ma question concerne la poursuite des travaux de la rocade nord-ouest de Lille.

Une partie a été construite au cours des années précédentes et a été mise en service le 28 août 1984. Elle a été très coûteuse, c'est vrai, pour les collectivités – Etat, département et communauté urbaine de Lille – puisque, compte tenu de la traversée de lotissements, la rocade s'y trouve en déblai.

La poursuite de sa réalisation est nécessaire pour deux raisons.

La première est qu'actuellement les véhicules qui l'empruntent n'ont pas d'autre issue que l'avenue de l'Hippodrome, sur une route qui n'est pas du tout faite pour supporter un tel trafic.

La seconde raison est au moins aussi importante. Il se trouve que cette rocade doit également passer à Saint-André, à Marquette et à Wambrechies. La crise économique y a occasionné la fermeture d'entreprises importantes, Massey Ferguson, par exemple, il n'y a pas longtemps. Dans ce secteur, les repreneurs éventuels posent tous la question avant de prendre une décision d'installation d'entreprise : quel sera le tracé exact de la rocade et la date approximative de la reprise des travaux ?

Par ailleurs, la déclaration d'utilité publique date du 9 avril 1979. Sa validité expire donc le 9 avril 1989. Il conviendrait donc que, dans les tout prochains mois, soit engagée la procédure des acquisitions foncières afin de ne pas retarder ultérieurement la réalisation des travaux. Si ces acquisitions ne sont pas réalisées avant avril 1989, les travaux risquent d'être reportés au 11e Plan, en raison des délais nécessaires à l'obtention d'une nouvelle déclaration d'utilité publique.

Comme vous me l'avez indiqué vous-même, monsieur le ministre, une dotation de plus de 5 millions de francs pour les acquisitions proprement dites est prévue pour l'année en cours.

Il convient simplement de poursuivre ces acquisitions jusqu'à leur terme afin de pouvoir inscrire au 10e Plan les crédits nécessaires à la réalisation des travaux.

Je me permets de compter sur votre aide afin que la zone nord-ouest de Lille, qui connaît actuellement un taux de chômage très important, puisse reconstituer un tissu industriel cohérent et suffisant, ce qui ne sera possible que si la rocade nord-ouest est programmée.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur Delfosse, vous le savez, la rocade nord-ouest de Lille comprend trois sections. La première est réalisée. Les deux autres ne sont pas inscrites dans le contrat de Plan. Cependant, celle qui est comprise entre l'échangeur de l'hippodrome et la nationale 77 a bénéficié d'un crédit de 12 millions de francs et le financement de la poursuite des études et des acquisitions foncières donnera lieu à un examen attentif lors de l'établissement du programme de 1987.

Quant au tronçon dont les travaux sont le moins avancés, et qui est compris entre le C.D. 933 et l'autoroute A 25, ont été dégagés 250 000 francs pour des achats de terrains.

Je suis parfaitement d'accord avec vous : il est tout à fait souhaitable que soit envisagée l'inscription de la poursuite des travaux concernant cette rocade dans le 10e contrat de Plan entre l'Etat et la région.

Par ailleurs, je dois vous indiquer que l'Etat a décidé d'accorder 15 millions de francs supplémentaires à la région pour le 9e Plan en faveur du versant nord-est qui estime subir un taux de chômage encore plus important et avoir été fortement défavorisé ces dernières années.

Vous avez donc une satisfaction globale pour le Nord-Pas-de-Calais et la région de Lille et l'engagement qu'au cours du contrat de Plan pourra être étudiée la prolongation de la

rocade nord-ouest de Lille, avec des études et des acquisitions foncières dont les crédits figureront dans le budget de 1987.

M. le président. La parole est à M. Marc Reymann.

M. Marc Reymann. Monsieur le ministre, à la lecture du projet de budget des transports, le député alsacien que je suis voudrait vous poser une question concernant la volonté du Gouvernement de promouvoir le développement des grandes infrastructures ferroviaires dans les régions de l'Est de la France.

Je rappelle qu'une première étude d'un projet de T.G.V. Paris-Est européen avait été entreprise l'an dernier et que ses conclusions, même si l'on s'en tenait strictement à l'aspect « franco-français », avaient clairement démontré qu'un tel projet était crédible.

Au début de l'année, une étude sommaire visant à interconnecter les projets T.G.V. Nord et T.G.V. Est vous a été soumise. Ce projet présente des avantages considérables. Il accroît très largement la rentabilité des projets pris séparément, car il inclut des trafics internationaux futurs et existants non pris en compte jusqu'à ce jour dans les études. Il serait le premier réseau homogène et intéresserait la Communauté européenne car il concernerait tout l'espace du Nord et de l'Est de l'Europe, à savoir la France, la Belgique, l'Angleterre, la Hollande, le Luxembourg, l'Allemagne et la Suisse alémanique.

Les premières investigations qui ont été effectuées par des spécialistes reconnus dans ce domaine nous montrent que cette interconnexion permettrait des économies d'investissement et assurerait un trafic jusqu'ici inexistant dans cet espace européen. Ce serait de plus un formidable atout pour une véritable politique d'aménagement du territoire.

Un tel T.G.V. Nord-Est permettrait d'étendre un parcours particulièrement intéressant et serait donc générateur de trafic nouveau. Je vous cite quelques exemples : Bruxelles-Strasbourg s'effectuerait en trois heures cinq minutes, Lille-Strasbourg, en deux heures trente minutes, Paris-Strasbourg, en deux heures et dix minutes, Lille-Bâle, en trois heures trente-cinq minutes.

Ce projet est aujourd'hui défendu par l'ensemble des forces politiques, économiques et institutionnelles des trois régions de l'Est de la France...

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue !

M. Marc Reymann. ... qui ont été rejointes par les chambres de commerce et d'industrie de l'espace rhénan, par les quatre cantons de la Suisse alémanique et par de nombreuses villes et régions d'Allemagne, comme Karlsruhe et Stuttgart.

Je voudrais ajouter que le T.G.V. vers l'Est européen est une priorité inscrite dans le contrat de plan des régions d'Alsace, de Lorraine et de Champagne-Ardenne. Jamais une telle volonté ne s'est manifestée pour défendre un projet.

Aussi, je voudrais vous demander de bien vouloir prendre l'engagement de faire réaliser une étude approfondie, sans *a priori* et, si nécessaire, contradictoire, à laquelle nous souhaitons que soient associées l'ensemble des parties prenantes, afin que toutes les potentialités d'un T.G.V. Nord-Est européen soient examinées de façon approfondie et ce, avant qu'une quelconque décision concernant le T.G.V. Nord ou Est soit prise. Le temps n'est plus à opposer le Nord et l'Est, mais à interconnecter l'un et l'autre.

M. le président. C'est un exposé, ce n'est pas une question, mon cher collègue !

M. Marc Reymann. Je termine, monsieur le président !

Le T.G.V. Nord-Est désenclaverait l'Est de la France et permettrait l'installation d'une vitrine économique de la France sur le bassin rhénan susceptible d'attirer les sièges sociaux des grandes sociétés exportatrices.

M. le président. Veuillez conclure, s'il vous plaît !

M. Marc Reymann. Je termine.

Enfin, le maintien des institutions européennes à Strasbourg est directement lié à ce type de transport. *(Applaudissements sur les bancs du groupe U.D.F.)*

M. le président. la parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, un T.G.V. après l'autre ! Nos possibilités financières, celles de la S.N.C.F. et les plans de charges de l'industrie ferroviaire ne nous permettent pas de tout faire à la fois.

Compte tenu de la poursuite de la construction du T.G.V. Atlantique, de la réalisation du Transmanche dont l'ouverture est prévue en 1993, des taux de rentabilité comparée et d'avancement de la coopération internationale entre les différents dossiers, le premier dossier est incontestablement celui du T.G.V. Nord, avant celui du T.G.V. Est pour lequel l'ingénieur général Ratier a déjà fait, vous le savez, une première étude de tracé.

Reprenant les propositions formulées par une association regroupant à la fois les élus et les responsables économiques de Lorraine et d'Alsace, vous proposez un tracé mixte qui serait un tracé Nord-Est avec une branche commune entre Paris et Soissons puis deux bifurcations, l'une vers Bruxelles, l'autre vers Strasbourg.

La première étude menée montre que cette solution est bâtarde et qu'elle ne donnerait pas de résultats très opérationnels, ni pour le Nord, ni pour l'Est. Cette supposition est confortée par le fait qu'il ressort des premières indications fournies par les études du groupe quadripartite que la rentabilité du T.G.V.-Nord est incontestablement liée à la réalisation du lien fixe sous la Manche. Dans ces conditions, partir vers l'Est depuis Paris avant de bifurquer ensuite vers le tunnel sous la Manche pourrait poser d'assez graves problèmes.

J'ajoute que s'il y avait une unité d'entrée dans Paris des T.G.V.-Nord et Est, il y aurait sans nul doute d'assez fortes perturbations pour l'écoulement des voyageurs. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, vous le savez, l'interconnexion a été prévue au niveau de la grande ceinture.

En première analyse, il ne semble donc pas que la proposition d'un tronçon commun Nord-Est puisse être opérationnelle. Je vous confirme néanmoins que les études se poursuivent puisque le rapport officiel du groupe quadripartite sur le T.G.V.-Nord ne me sera remis qu'à la fin du mois. La concertation sur le tracé du T.G.V.-Est se poursuit et je vous confirme très volontiers qu'elle se fera à la fois sur ce tracé Est, sur le tracé Nord et sur un éventuel tracé Nord-Est avec l'ensemble des parties prenantes, notamment les élus.

Vous aurez donc toute satisfaction sur ce point et tous les éléments d'information en la possession du ministère seront portés à votre connaissance.

M. le président. Nous abordons les questions du groupe Front national [R.N.].

La parole est à M. Pierre Sergent.

M. Pierre Sergent. C'est l'injustice dont, une fois encore, une partie de la France vient d'être victime à propos du déboisement qui m'incite à poser cette question avec la plus grande énergie et à me faire l'avocat de la France oubliée.

Le département des Pyrénées-Orientales connaît, tout le monde le sait, une situation particulièrement difficile. L'une des chances de ce département est le développement des activités touristiques. Or ces dernières sont largement soumises aux facilités d'accès aux sites tant maritimes que montagneux. Nos concurrents espagnols, et d'ailleurs amis, d'outre-Pyrénées, l'ont parfaitement compris, ce qui va bientôt leur servir. Ils ont ainsi privilégié leur réseau routier depuis des années.

Monsieur le ministre, une fois de plus, j'appelle votre attention sur l'urgence qu'il y a à entreprendre les travaux prévus pour l'amélioration de la circulation automobile, tout particulièrement sur deux routes meurtrières : la route nationale 114, qui dessert le littoral, et la route nationale 116, qui dessert les hauts cantons.

Chaque année la situation se détériore. Il faut parfois, en été, plus de deux heures pour effectuer les 29 kilomètres qui séparent Collioure de Perpignan et les accidents mortels ne se comptent plus. La Sécurité routière en fait foi. Des projets de déviation de Collioure et de Port-Vendres sont à l'étude depuis des années. Ils constituent maintenant des priorités absolues. Nous constatons qu'aucun crédit n'a été prévu cette année pour aménager ce secteur. Pourtant, les jeux Olympiques de Barcelone vont rendre encore plus sensible ce problème de circulation, alors qu'ils auraient pu être l'occasion de construire de grands hôtels pour loger des concurrents ou des personnes venant au spectacle des jeux Olympiques.

La question est simple : dans cette circonstance rendue exceptionnelle à cause des jeux Olympiques, quelles mesures comptez-vous prendre pour résoudre les problèmes de circulation qui préoccupent de plus en plus la population des Pyrénées-Orientales ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.].)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur le député, à propos d'inégalité, un député d'Ille-et-Vilaine pourrait quelquefois souligner que la disparité du soleil est inégalitaire sur la France et que l'on pourrait envisager des compensations en la matière. *(Sourires.)*

Cela dit, je suis tout à fait convaincu de l'intérêt de la traversée des Pyrénées-Orientales et des liens, dont nous nous préoccupons, entre la France et l'Espagne, liens qui seront d'ailleurs confortés dans les années à venir. C'est pour cette raison que l'une des artères principales du département, la R.N. 116, a été renforcée au cours de ces dernières années sur 76 kilomètres, que la réalisation de la déviation de Prades sera engagée dans les prochaines semaines et poursuivie en 1987, ainsi que la section péri-urbaine à la sortie de Perpignan. Il en est de même de trois sections de la rocade de Perpignan dont les travaux sont commencés ; ils seront poursuivis en 1987.

En outre, en 1987, l'Etat réservera les moyens nécessaires au financement d'un important créneau de dépassement sur la R.N. 114 au sud de Perpignan dont le coût total sera de 24 millions de francs ; il s'agit du créneau de Réart. Quant au projet de déviation de Collioure et de Port-Vendres, il a subi de nombreuses vicissitudes, compte tenu, notamment, des difficultés de site et de la nécessité de protéger l'environnement. Des discussions sont actuellement en cours sur le plan local afin de définir le tracé de la future déviation. Je souhaite que ces concertations puissent aboutir en tenant compte tant des soucis légitimes de respect du milieu naturel et de l'environnement, que de la nécessité de dévier réellement et rapidement le trafic de transit des centres villes de ces deux agglomérations.

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

La parole est à M. René Drouin.

M. René Drouin. Monsieur le ministre, je tiens à vous faire part de l'incompréhension de régions en crise telles que la Lorraine et le Nord - Pas-de-Calais face à votre projet de budget sur le logement, et des nombreuses inquiétudes suscitées dans ces régions sinistrées en raison des répercussions, inévitables à terme, sur leur économie.

Pourtant, aprés avoir affiché votre volonté politique de relance du logement et votre confiance dans la réussite de ce plan, il vous était facile de préparer votre budget 1987 grâce à la conjonction de deux raisons qui ne se trouveront plus réunies de sitôt : d'une part le ralentissement des dépenses publiques dû à la diminution du taux d'inflation, conjugué à la réduction des taux d'intérêt et à la baisse du cours du dollar et, d'autre part, l'action de soutien économique et de solidarité nationale engagée et qu'il suffisait de poursuivre. Or, sous couvert de libéralisme et de liberté, vous réussissez à manquer le coche. Vous faites de ce budget un parent pauvre du projet de loi de finances pour 1987 et vous sacrifiez l'avenir des aides au logement – les P.L.A. et les P.A.P. – marquant ainsi la volonté de désengagement de l'Etat dans le logement social.

Ainsi, comme pour l'ensemble de l'action menée par le Gouvernement, une contradiction, un décalage important, apparaissent entre les paroles et les actes. Pourtant, les régions sinistrées, en pleine reconversion industrielle, n'avaient pas besoin de ce changement de cap dans leur course à la modernisation. Elles ne sauraient accepter une politique budgétaire qui va à l'encontre de leur attente. Le secteur du bâtiment, par exemple, qui a perdu plus de 20 000 emplois en Lorraine, est entré, pour la première fois en 1985, dans une phase de stabilisation. Il conviendrait donc d'assurer la reprise de ce secteur par un renforcement de l'aide à la pierre, ce qui devrait permettre non seulement le maintien des effectifs, mais aussi une augmentation des mises en chantier. Or c'est l'inverse qui vient d'être fait.

Avec cet espoir déçu, la Lorraine et le Nord - Pas-de-Calais ont le sentiment d'être abandonnés. Par contre, l'Etat semble satisfait de pouvoir bénéficier de la désinflation.

M. le président. Mon cher collégue, permettez-moi de vous interrompre. Si chacun fait un exposé, nous ne terminerons pas l'examen de ce budget avant demain soir à la même heure. Vous avez la parole, mais seulement pour poser des questions. Je vous le dis d'une manière tout à fait aimable, mais je me permets d'appeler votre attention sur ce point. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

M. René Drouin. Monsieur le président, vous avez certainement raison, mais je tiens à vous dire que pour faciliter la compréhension de la question, il fallait que je lui donne un chapeau. *(Rires et exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

M. André Fanton. Ce n'est pas un chapeau, c'est un parasol !

M. René Drouin. Le Gouvernement réalise donc des économies sur la progression des aides à la personne à l'occasion de la révision du baréme applicable à compter du 1er juillet 1986 et il décide de réduire fortement les aides à la pierre en 1987. La chute de 84 p. 100 des autorisations de programme allouées aux P.A.P., ce qui annonce leur prochaine extinction, et le recul de 35 p. 100 des autorisations de programme pour les P.L.A. entraîneront inévitablement une dégradation de l'activité économique régionale.

Cependant, le Gouvernement rassure... *(Exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

M. Jean Bonhomme. Ce n'est pas possible !

M. André Fanton. Il fallait vous inscrire dans la discussion !

M. le président. Mon cher collègue, je vais être contraint de vous couper la parole !

M. René Drouin. Monsieur le président, M. Reyman a parlé trois minutes quarante secondes ; je n'en suis pas encore là !

M. André Fanton. Ce n'est pas trois minutes quarante secondes, c'est deux minutes !

M. Jacques Godfrain. La question !

M. René Drouin. Le Gouvernement rassure en précisant que, malgré la baisse des autorisations de programme, le programme physique sera maintenu grâce au report d'autorisations de programmes des exercices antérieurs. Mais les professionnels savent *(Exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)* qu'au niveau d'un département comme la Moselle, les aides au secteur social seront réduites et que cela va se traduire par une diminution d'environ 150 P.A.P. et 150 P.L.A.

Ainsi, M. François Berthold, que vous connaissez bien – il est président de la fédération régionale du bâtiment – a déjà prévenu le Gouvernement que la Lorraine devrait faire l'objet de mesures spécifiques. Pour lui, le manque de P.A.P. risque de freiner les intentions des candidats à la propriété. Si le taux des prêts conventionnés ne descend pas à 9 p. 100, il y aura un blocage.

Au niveau national *(Exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*...

M. André Fanton. Ce n'est pas possible ! Il ne s'agit pas d'une question !

M. René Drouin... la profession du bâtiment ne s'attend-elle pas à une baisse de 1,5 p. 100 de son activité, à la suite de la suppression des mesures fiscales relatives aux économies d'énergie ?

N'a-t-on pas dénoncé, *(Nouvelles exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)* dans les assemblées régionales de Lorraine, pourtant à majorité U.D.F. et R.P.R., la décision gouvernementale de supprimer le fonds spécial de grands travaux pour ces régions, dans la mesure où elle met en cause la poursuite, jusqu'à l'achèvement, du plan de programme parallèle engagé en 1984 et qui fait peser une réelle menace sur le volume d'activité du bâtiment et des travaux publics ?

N'a-t-on pas proposé dans ces régions un fonds régional *(Vives exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)...*

M. André Fenton. Non, cela suffit !

M. le président. Mon cher collègue, si vous ne concluez pas tout de suite en posant votre question, je serai amené à vous couper la parole ! Posez votre question, s'il vous plaît !

M. Jean Ueberschlag. Coupez, coupez !

M. René Drouin. La Lorraine ne pourra accepter que l'Etat se désengage du secteur du logement social et donne d'une main à des investisseurs privés des avantages qu'il prend de l'autre aux plus défavorisés.

En conséquence *(Ah ! sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*, je vous pose, monsieur le ministre, une question simple.

M. André Fenton. Enfin ! Il fallait commencer par là !

M. René Drouin. Quelles mesures allez-vous prendre pour sauver le secteur du bâtiment en Lorraine et dans le Nord-Pas-de-Calais, comme dans le reste du pays ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Maurice Jeandon. Pas celles que vous avez prises !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur le député, vous avez eu cinq ans pour vous poser la question. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. Jean Ueberschlag. Cela ne suffisait pas ! Il leur aurait sans doute fallu plus de temps !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Quand on a causé la perte de 300 000 emplois dans le bâtiment et les travaux publics en cinq ans, on évite de donner des leçons à ceux qui vous succèdent. *(Applaudissements sur les mêmes bancs. - Protestations sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Guy Chenfrault. Et la sidérurgie ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Enfin, monsieur le député, on ne fait pas un discours misérabiliste...

M. René Drouin. C'est la vérité !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. ... lorsque le budget du logement passe de 29 milliards à 30,75 milliards de francs, soit une progression supérieure de 1,5 p. 100 à l'inflation. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F et du R.P.R.)*

M. René Drouin. C'est un peu court comme réponse !

M. le président. Mes chers collègues, je vous rappelle que chaque question doit être posée en deux minutes. Compte tenu du mauvais exemple donné par M. Drouin...

M. René Drouin. Et par d'autres !

M. le président. ... je vous précise que je couperai la parole aux intervenants au bout de deux minutes.

M. André Fenton. C'est M. Drouin qui est responsable de tout ça !

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

M. Jean Laborde. Monsieur le ministre, vous nous dites vouloir poursuivre la politique de réhabilitation des quartiers dégradés que le Gouvernement précédent avait développée. Nous ne saurions, bien sûr, que vous approuver sur ce point. Pendant trop longtemps, en effet, la politique du logement ne s'est guère intéressée qu'à la construction neuve et a négligé l'habitat ancien. De vieux quartiers de nos villes se sont ainsi peu à peu détériorés et vidés de leur population. Il en a été de même de cités d'H.L.M. prématurément vieillies et abandonnées, parce que devenues inhabitables, cumulant des handicaps qui menaient à des situations irréversibles et à des choix difficiles entre la restauration ou la démolition.

M. Jean-Jack Salles. Ça, c'était le chapeau ! *(Sourires.)*

M. Jean Laborde. Il n'est pas utile d'insister ici sur l'intérêt de la réhabilitation des quartiers dégradés. L'intérêt social est évident, tout comme l'intérêt économique, car les travaux qu'elle nécessite alimentent les carnets de commandes de nombreuses entreprises.

Bien des collectivités ont su tirer profit des possibilités que leur ont offertes les procédures nouvelles dont la complexité a été critiquée. Celles-ci ont pourtant permis d'obtenir des résultats très appréciables, parce qu'elles ont abordé de façon globale des problèmes complexes. La procédure de développement social des quartiers est certainement la plus significative. Elle a fait l'objet d'engagements de l'Etat, de régions, de départements, de communes par voie contractuelle, engagements que vous nous dites vouloir honorer.

Cependant la responsabilité de l'Etat ne doit pas s'arrêter aux participations financières inscrites dans ces contrats. En effet, les logements restaurés passent, pour la plupart, sous conventions. Leurs loyers augmentent et risquent de devenir dissuasifs si l'A.P.L. ne compense pas leur majoration pour des familles démunies qui sont particulièrement nombreuses dans les quartiers concernés. Une grande inquiétude se fait donc jour dans les communes qui ont engagé de telles opérations.

Que comptez-vous faire, monsieur le ministre, pour éviter que les immeubles, que tout le monde se réjouit de voir revivre, ne se vident de nouveau parce que leurs loyers deviendraient inaccessibles à des ménages aux revenus trop modestes ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur Laborde, les crédits alloués en 1986 à la commission des quartiers seront intégralement reconduits en 1987. Au-delà de cet effort maintenu, il y aura une progression - qui profitera à l'ensemble des départements - des crédits de la prime d'amélioration à l'habitat et des moyens de l'Agence nationale de l'amélioration de l'habitat.

Grâce à l'ensemble de ces dispositions, les programmes de réhabilitation devraient être en légère progression - de l'ordre de 4 ou 5 p. 100 en volume - dans le budget pour 1987 par rapport à ce qu'ils ont été en 1986. J'espère que cela vous donnera satisfaction.

En ce qui concerne l'A.P.L., j'ai participé à une réunion des ministres de l'O.C.D.E. à Paris il y a environ deux semaines. Il est ressorti de la comparaison de nos politiques, en la matière, que la France est le pays qui consacre les sommes les plus élevées au logement. Le problème du Gouvernement est non pas de chercher à réaliser des économies sur les A.P.L. ni sur les allocations de logement, mais de faire en sorte que la croissance vertigineuse, de 3 ou 4 milliards de francs par an, des aides personnalisées au logement soit infléchie. En effet, tout ce que nous consacrerons en plus à l'aide personnalisée au logement - et encore, je ne parle pas de certains effets pervers ! - ne pourra évidemment pas profiter aux investissements, particulièrement à ceux effectués aux infrastructures qui améliorent la productivité de la nation, et, par là même soutiennent l'emploi dans le secteur du bâtiment et des travaux publics.

Notre objectif est de stopper l'hémorragie formidable qu'ont connue les entreprises du bâtiment. Nous voulons éviter - ce qui était prévu en avril-mai - une nouvelle perte de 45 000 emplois dans le secteur du bâtiment et des travaux publics.

Entre 3 ou 4 milliards de francs de plus consacrés à l'A.P.L. et 3 ou 4 milliards de francs de plus alloués aux investissements productifs de la nation qui soutiennent l'emploi dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, pour ma part, courageusement, je préfère choisir la deuxième solution. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

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

Mme Marie-France Lecuir. Les déductions fiscales pour travaux d'économie d'énergie représentaient un avantage non négligeable pour les ménages à revenus modestes, souvent

âgés, propriétaires depuis une ou plusieurs générations de logements vétustes. Elles leur permettaient souvent d'accéder à un meilleur confort. En supprimant ces déductions, en choisissant de privilégier fiscalement l'accession à la propriété et la location de logements neufs, vous avez pris une décision socialement injuste. En choisissant de privilégier les avantages fiscaux pour les constructions neuves, vous encouragez l'abandon du patrimoine existant. C'est une décision rétrograde.

Pourquoi avoir supprimé un dispositif populaire que deux tiers des Français affirmaient connaître, d'après un sondage publié par l'agence française pour la maîtrise de l'énergie ? Pourquoi avoir supprimé un dispositif efficace qui montait en charge ? On était en effet arrivé à 900 000 T.E.P. d'économies d'énergie par an.

Le Gouvernement veut-il renvoyer à la clandestinité et au travail au noir des marchés réalisés, grâce au dispositif fiscal, par des entreprises souvent artisanales qui avaient trouvé là une activité de substitution à la construction neuve ? Les travaux d'économie d'énergie ont représenté en 1985 près de 10 milliards de chiffre d'affaires. Ce volume va diminuer et des emplois vont disparaître.

Le Gouvernement veut-il faire remonter le niveau des charges locatives que les travaux d'économie d'énergie stabilisaient souvent ? Enfin, que ferez-vous si le prix des énergies recommençait à augmenter ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Madame le député, certains travaux d'économie d'énergie peuvent être rentabilisés à court terme, de un à trois ans. Dès lors, si le prix de l'énergie venait à augmenter, ces travaux seraient encore plus rentables.

On peut certes ouvrir un débat sur l'intérêt de prolonger le programme d'économie d'énergie qui, je le rappelle, touchait à sa fin. Mais, lorsque placé devant des choix politiques vous voulez lancer de nouveaux programmes, il faut savoir aussi terminer les programmes d'innovation qui ont eu leur temps. A cet égard, M. Juppé a eu l'occasion de répondre très clairement, lors de la discussion devant l'Assemblée, de la première partie du projet de loi de finances.

Des négociations se poursuivent au Sénat sur l'éventualité d'un dispositif transitoire pour de gros travaux d'économie d'énergie. Ce dossier, je pense, sera encore discuté dans les prochaines semaines.

Dernière réflexion, plus philosophique : la révolution fiscale engagée aux Etats-Unis et qui atteint aujourd'hui la République fédérale d'Allemagne, la Grande-Bretagne, doit nous conduire à nous interroger : faut-il accorder des déductions fiscales uniformes et très simples ou les multiplier pour de nombreuses catégories sociales ? Vaut-il mieux conseiller à nos compatriotes de dépenser leur argent dans telle ou telle direction pour qu'ils bénéficient de déductions fiscales ou leur laisser une plus grande marge d'autonomie ?

Ce débat, que vont avoir tous les pays européens, est un débat de fond auquel chacun de nous peut apporter des réponsea différentes.

M. Alain Richard. Sur le logement neuf, vous venez de tenir le raisonnement inverse. Il n'y a pas de logique !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Tout simplement, monsieur le député, parce qu'il faut sortir de la pénurie dans laquelle nous sommes. Croyez-vous qu'il soit digne de notre pays de voir, en 1986, à neuf heures du matin, dans les cages d'escalier, cinquante jeunes ou cinquante familles chercher un studio ou un deux pièces à Paris ? Ce n'est pas possible ! *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R. - Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)*

C'est la raison pour laquelle il fallait lancer un programme exceptionnel afin d'accroître l'offre de logements pour sortir d'une situation qui n'était pas digne de la France en 1986 : pénurie et hémorragie des emplois dans le secteur du bâtiment et des travaux publics. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. le président. Nous passons aux questions du groupe du R.P.R.

La parole est à M. Jean Narquin.

M. Jean Narquin. Monsieur le ministre, ma question concerne l'aménagement du territoire. Elle prolonge par un exemple le désenchantement que vous avez bien voulu reconnaître cet après-midi.

Dans la région des Pays-de-Loire que je représente, la formule qui survit de façon littéraire ne paraît plus embrayer sur notre situation. J'ai noté les piliers sur lesquels vous avez posé votre déclaration cet après-midi.

D'abord, vous avez cité les grands travaux d'infrastructure : T.G.V., autoroute A 11, en attendant la médiane Nantes-Vierzon. C'est quand même la moindre des choses que nous ne restions pas indéfiniment à l'écart du maillage des grands axes de communication !

Ensuite, vous avez parlé des incitations financières appliquées aux zones d'entreprise qui pourront colmater des brèches quand on en saura plus sur leur application.

Je crains que notre vrai problème ne soit pas à cette échelle. L'aménagement du territoire devrait répondre aux départements qui, comme le mien, réunissent les éléments déterminants de la dégradation économique et sociale, afin de faire barrage dès maintenant à l'évolution naturelle des choses.

Mon département cumule une démographie record, une agriculture pléthorique, des industries de main-d'œuvre surchargées et des résultats scolaires régionaux inférieurs aux moyennes nationales. Face à cette dégradation, c'est maintenant qu'il faudrait opposer une politique d'aménagement du territoire qui soit à la hauteur de l'enjeu.

J'ai noté cet après-midi, monsieur le ministre, votre résolution. Je souhaite que vous disposiez des moyens nécessaires.

Dimanche, une voix très autorisée a déclaré que les jours du Plan étaient comptés. Doit-on conclure au désengagement de l'Etat pour ce qui concerne les localisations industrielles ? Comment pouvez-vous aborder le problème structurel d'une région comme la mienne ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur Narquin, je vous rassure tout de suite : les jours de l'aménagement du territoire ne sont pas comptés.

M. Jean-Marie Daillet. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. J'estime que cette politique - je l'ai dit cet après-midi - est aussi importante aujourd'hui qu'elle l'était dans les années 1960-1970. Mais elle avait vieilli au cours des dernières années parce qu'elle reposait sur l'augmentation et la redistribution de la croissance. Or, cette croissance a pratiquement été nulle.

Comment adapter aujourd'hui cette politique d'aménagement du territoire au nouveau contexte économique international ?

Première voie : retrouver la croissance. C'est le meilleur moyen de sécréter de nouveaux emplois qui profiteront particulièrement à l'Ouest.

Deuxième voie : consentir un effort en matière de communication.

La nouvelle tarification du téléphone est à cet égard décisive et je souhaite que mon collègue aille beaucoup plus loin, car dans un compte d'exploitation, les frais téléphoniques représentent une charge très lourde, selon la situation géographique des entreprises.

Le même effort doit être accordé aux voies de communication. Monsieur le député, vous savez parfaitement qu'au-delà du contrat de Plan pour les régions des Pays-de-Loire, nous allons consacrer un supplément de 70 millions de francs, qui n'était pas prévu, pour le pont de Cheviré et le contournement - enfin - de Nantes dans des délais rapprochés. J'ajoute que dans l'enveloppe routière, je suis prêt à faire un nouvel effort de 25 millions de francs supplémentaires pour les Pays-de-Loire sans savoir pour l'instant s'il vaut mieux les consacrer à la Vendée ou à la côte des Cheminées dans la Mayenne.

M. Alain Chénard. Clientélisme !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Troisième voie : un effort en matière d'éducation et d'implantation des pôles technologiques.

Voisin des Pays-de-Loire, je souhaite ardemment, si nous voulons placer l'Ouest dans les meilleures conditions de concurrence au niveau européen, face à la Bavière ou à l'Ecosse, voir s'associer et travailler beaucoup plus ensemble les Pays-de-Loire et la Bretagne, les pôles de Nantes, Rennes, Angers. Ce n'est pas en allant séparément à la bataille mais c'est en s'associant qu'ils gagneront la conquête de l'avenir.

M. Alain Chénard. Banco !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Autres voies possibles, qui feront peut-être moins plaisir à gauche : les entreprises devraient investir le champ de la formation professionnelle. Si nous voulons parvenir aux 80 p. 100 de bacheliers, les baccalauréats technologiques doivent être préparés en liaison avec les entreprises...

M. Jean Narquin. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. ... et pas seulement avec l'éducation nationale, pour redonner de la considération aux jeunes qui s'orientent dans cette voie.

Je lisais encore dans notre grand journal régional, il y a quelques jours, ces mots du président d'une grande association de parents d'élèves : « M. Monory ramène le patronat dans l'enseignement technique. » Si, aujourd'hui, on aborde ces questions de cette façon, on ne peut pas résoudre les problèmes de mutation, d'où la nécessité pour les entreprises d'investir le champ de la formation professionnelle.

Voilà quelques pistes, mais je suis sûr que la politique d'aménagement du territoire, qui peut être conduite à la suite des travaux menés par M. Guichard, devrait retrouver une nouvelle popularité dont elle a besoin. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F et du R.P.R.)*

M. le président. La parole est à M. Didier Julia...

La parole est à M. Jean-Marie Demange...

M. Alain Chénard et M. Jean Auroux. Ça déserte !

M. le président. La parole est à M. Jacques Legendre.

M. Jacques Legendre. Monsieur le ministre, tous les parlementaires se sont réjouis de l'accélération du rythme de réalisation des autoroutes. J'ai attentivement écouté votre réponse concernant la poursuite de l'autorute A 26 de Calais jusqu'à Reims.

Nous sommes de très nombreux parlementaires de tous les départements concernés à nous préoccuper de la bonne finition de la liaison de Calais jusqu'à Dijon de manière à rattraper l'autoroute du Soleil car nous croyons que, dans la perspective de la réalisation du tunnel sous la Manche, c'est un axe autoroutier européen d'importance exceptionnelle qui doit être réalisé. Or nous enregistrons encore dans les réponses qui nous sont faites certains flous sur la réalisation de la portion d'autoroute située entre Châlons-sur-Marne et Troyes. Quoique cela soit assez loin de ma région, je ne saurais m'en désintéresser car une autoroute est un tout.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner la garantie que vous allez faire remettre à l'étude le plus rapidement possible la réalisation de la portion d'autoroute allant de Châlons-sur-Marne jusqu'à Chaumont, avec la volonté de faire en sorte qu'une liaison autoroutière continue existe en 1993 de Calais jusqu'à Dijon, c'est-à-dire au moment où sera réalisé le tunnel sous la Manche ? *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur Legendre, l'état d'avancement de cette liaison est le suivant.

L'A 26 est ouverte actuellement à la circulation de Nordausques à Saint-Quentin, soit 133 kilomètres.

La portion Saint-Quentin – Laon sera mise en service fin 1987, c'est-à-dire 35 kilomètres de plus.

Le projet de budget pour 1987 prévoit le lancement des dernières sections de Calais à Nordausques et de Laon à Reims. Il permettra ainsi l'achèvement comme prévu de l'ensemble de la liaison Calais – Reims, fin 1989.

Je partage complétement votre avis : les travaux de la partie de la liaison Reims–Dijon doivent être engagés le plus rapidement possible, pour assurer la jonction Nord-Sud.

En ce qui concerne la section entre Troyes et Châlons, nous menons les actions et les études pour engager dans les délais les plus rapprochés cette liaison vitale en termes d'aménagement du territoire si l'on veut utiliser les retombées du lien fixe trans-Manche et permettre ainsi l'irrigation de cette grande région, Champagne-Ardenne, Nord – Pas-de-Calais afin d'en faciliter le développement.

Sur les conditions concrétes de réalisation de cet axe, j'aurai l'occasion, monsieur le député, compte tenu des travaux actuellement engagés, de vous tenir au courant au cours des prochains mois.

M. le président. La parole est à M. Eric Raoult.

M. Eric Raoult. Monsieur le ministre, mes chers collégues, le budget du logement qui nous est soumis consacre un tournant important de l'action de l'Etat en matière de réhabilitation des quartiers d'habitat social.

En effet, de dossiers H.V.S. en ilots sensibles, en passant par le développement social des quartiers, il était important de faire le point sur ces actions en faveur des logements dégradés.

En région parisienne, plus particulièrement en Seine-Saint-Denis, un dossier mérite, au plus haut niveau de la nation, cette solidarité, dont vous avez parlé, monsieur le ministre, lors de votre conférence de presse de présentation du budget.

Il s'agit – je vous en avais déjà entretenu au cours de la discussion de votre projet de loi sur les rapports locatifs – de l'ensemble H.L.M. des Bosquets dans la cité de Montfermeil. Avec 6 500 habitants, dont plus de 85 p. 100 d'étrangers, ce quartier est devenu – je cite, non pas un tract politique, mais le dossier H.V.S. : « un ghetto africain aux portes de Paris ». Ce dossier, aggravé par la gestion partisane de l'office H.L.M. de la Seinte-Saint-Denis, est devenu dramatique et a conduit les élus de cette ville – l'actualité vient de le montrer encore – à limiter les inscriptions d'enfants d'immigrés dans les écoles maternelles de cette ville.

Une solution d'urgence – et j'insiste sur l'urgence – s'impose, monsieur le ministre. Elle n'a pas été prise par vos prédécesseurs. Je souhaite que le nouveau gouvernement puisse entendre rapidement les élus de cette ville et de ce canton de Seine-Saint-Denis pour que la solidarité nationale s'exprime dans ce cas unique en France afin de donner à la ville de Montfermeil les moyens financiers nécessaires à la résorption de ce quartier dégradé. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je suis très ouvert, monsieur Raoult, à une reprise du dossier sur la base d'un programme global à moyen terme, assorti des financements appropriés : prêts locatifs aidés, aides PALULOS – Caisse des dépôts et consignation ou autre financement. Soyez assuré que j'étudierai ce dossier avec beaucoup d'attention.

M. le président. La parole est à M. Jacques Legendre.

M. Jacques Legendre. Ma question porte sur la réalisation du T.G.V. Nord, mais elle concerne l'aménagement du territoire.

Nous avons entendu dire que le T.G.V. Nord serait rentable ou ne serait pas. Nous comprenons cette façon d'aborder le problème, car une grande liaison ferroviaire doit être rentable, mais un axe aussi important est aussi une affaire d'aménagement du territoire.

Réaliser une liaison ferroviaire internationale entre Paris, Bruxelles et le nord de l'Europe, c'est aussi l'occasion de mieux relier les principales gares et les principaux bassins d'emplois de la région Nord – Pas-de-Calais avec Paris. Or,

actuellement, certaines de ces gares importantes, certains de ces bassins d'emplois ne pourront pas recevoir le T.G.V. tout simplement parce que les lignes ne sont pas électrifiées.

Monsieur le ministre, en accompagnement de cette politique de réalisation de liaison ferroviaire T.G.V., quelles mesures d'aménagement du territoire comptez-vous prendre pour qu'aucun bassin d'emploi important, aucune gare importante de cette région très touchée, ne soit tenu à l'écart des bénéfices du T.G.V et ainsi marginalisé ?

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. J'ai dit en effet, monsieur Legendre, que le T.G.V.-Nord serait rentable ou ne serait pas, mais en précisant bien qu'il s'agissait d'une rentabilité immédiate ou à terme selon qu'il y aura, immédiatement ou à terme, des voyageurs pour aller d'un endroit à un autre.

J'ai indiqué que, si nous recherchions des financements privés pour cette infrastructure nouvelle, il pouvait y avoir, le cas échéant – je l'ai rappelé cet après-midi – participation publique pour des nécessités d'aménagement du territoire. C'est vous dire que, indépendamment des conclusions définitives du groupe de travail quadripartite, qui seront rendues publiques à la fin de ce mois ou au début du mois prochain, les préoccupations d'aménagement du territoire seront prises en compte, soit par la définition d'un tracé qui sera d'ailleurs négocié avec les élus et les collectivités locales concernées, et qui irriguera certains des bassins d'emploi dont vous parliez à l'instant, soit par les mesures d'accompagnement qui seraient rendues nécessaires pour permettre une bonne desserte ou un bon rabattement de ces bassins d'emploi vers les liaisons principales.

Toutefois, j'insiste sur un point : l'électrification est une des conditions possibles de ces excellents rabattements, mais il y en a d'autres. Il existe de nombreuses possibilités de transports rapides, indépendamment de l'électrification. Compte tenu du coût de l'électrification – on vient de le voir notamment en Bretagne et sur la grande liaison Paris-Clermont – il faut rechercher des correspondances faciles, des améliorations d'infrastructures plutôt que l'électrification systématique sauf si les régions acceptent d'en payer le surcoût.

Chaque question doit être traitée au coup par coup. Une fois la décision prise sur le tracé principal du T.G.V.-Nord, je ne doute pas que, avec les collectivités et les élus concernés, nous puissions assurer la meilleure desserte des différents bassins d'emploi.

M. le président. Pour le groupe communiste, la parole est à Mme Jacqueline Hoffmann.

Mme Jacqueline Hoffmann. Monsieur le ministre, les industries de la construction sont gravement affectées par le recul industriel des grands secteurs économiques de notre pays. La politique menée de concert par votre gouvernement et le grand patronat du bâtiment et des travaux publics, engendre de formidables gâchis, notamment celui de l'emploi qualifié : 500 000 suppressions d'emplois dans ce secteur sont intervenues depuis 1974 dont 300 000 ces dernières années.

Se pose concrètement la question de savoir si l'outil de production de plus en plus affaibli sera encore capable, demain, de répondre efficacement aux immenses besoins de logements et d'équipement qui subsistent et qu'il faudra bien finir par satisfaire.

En effet, la concentration et la restructuration des grandes entreprises du bâtiment et des travaux publics se poursuivent. Tandis que s'affirme leur volonté hégémonique sur les marchés, les maîtrises d'ouvrage et les maîtrises d'œuvre, des milliers de petites entreprises d'artisans irriguant l'ensemble du territoire national, présentes dans les moindres petits villages, endurent difficilement cet aiguisement de la pression des grandes entreprises et sont menacées de disparition ou de renforcement des pratiques déplorables liées à la sous-traitance. Les formes de travail clandestin ou au noir se développent également.

Tout cela est encore aggravé par la remise en cause des acquis multidécennaux contenus dans le code du travail.

Votre politique de flexibilité et de déréglementation constitue une accélération des mauvaises orientations de vos prédécesseurs.

L'emploi salarié stable est menacé, ce qui a pour effet de détourner du bâtiment et des travaux publics les salariés qualifiés ou les jeunes peu tentés par les mauvaises conditions de salaires, par l'instabilité et par le taux élevé des accidents du travail.

M. le président. Madame, auriez-vous l'obligeance de poser votre question ?

Mme Jacqueline Hoffmann. Je ne vous demande pas si vous comptez modifier la formation professionnelle, mais je pose une question *(« Ah ! Enfin ! » sur plusieurs bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)* : alors que l'outil de production est considérablement affaibli et puisque vous prétendez relancer la construction, comment sera-t-il possible de répondre aux besoins ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Madame le député, vous vous inquiétez à juste titre de l'emploi dans le secteur du bâtiment et des travaux publics. Vous souteniez le gouvernement, durant les années...

M. André Fanton. Il y a longtemps !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. ... où la chute de l'emploi dans ce secteur était la plus forte, je tenais à le rappeler.

M. Jean-Marie Daillet. C'est exact !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Aujourd'hui, même si tout n'est pas satisfaisant, dans de nombreuses régions, on note les signes d'une reprise dans le secteur du bâtiment.

M. Guy Bêche. Cela vient d'où ?

Un député du groupe U.D.F. Pas de vous en tout cas !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Cette reprise est fragile et prend des formes extraordinairement variées selon les régions, mais on la sent clairement aujourd'hui. Il est permis dès lors de penser qu'en 1987 nous franchirons enfin le seuil des 300 000 logements neufs construits, sans que, dans le même temps, il soit porté atteinte au programme de réhabilitation.

Je vous confirme donc une amélioration de la situation qui est déjà perceptible dans de nombreuses régions, particulièrement en Ile-de-France et dans la région Rhône-Alpes. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. le président. La parole est à M. Paul Chomat.

M. Paul Chomat. Ma question concerne le personnel de l'équipement.

Monsieur le ministre, votre budget prévoit 2 500 suppressions d'emploi. Celles-ci interviendront dans un contexte qui est déjà marqué par d'importantes réductions d'effectifs et de moyens de fonctionnement qui sont intervenues ces dernières années. Environ 6 000 emplois ont été supprimés depuis trois années.

M. Denis Jacquat. Pas par nous !

M. Paul Chomat. Chacun connaît les difficultés présentes de ces services. Les usagers sont les premiers touchés. Les 2 500 emplois supprimés concernent principalement des conducteurs, des agents de travaux, des ouvriers des parcs et ateliers. Cela va entraîner une détérioration supplémentaire du service public, notamment pour les tâches d'intervention sur le terrain – je pense à la viabilité hivernale – d'autant que l'insuffisance des crédits de renouvellement du matériel diminue encore les capacités d'intervention.

Les personnels sont particulièrement touchés. Les réductions d'effectifs entravent le déroulement de carrière des agents et réduisent le rôle des commissions paritaires. Les catégories A et B ne sont toujours pas titularisées. Pour ne prendre qu'un exemple, la pause catégorielle se traduit par la non-parution des décrets pourtant approuvés par le comité

technique paritaire ministériel, décrets relatifs au statut des conducteurs et des agents de travaux. Ce sont des dossiers qui sont en souffrance depuis au moins vingt ans.

Le climat est d'autant plus à l'inquiétude que vous préparez la refonte du décret du 31 juillet 1985 sur l'organisation des D.D.E. aprés décentralisation. Cela va dans le sens de l'affaiblissement de ces D.D.E., de la privatisation de certains services et du renforcement des influences politiciennes locales.

Comment, avec un tel budget, monsieur le ministre, allez-vous tenir compte des revendications des personnels de l'équipement et de leurs syndicats dont les exigences de qualité de bon fonctionnement du service public rejoignent l'intérêt des usagers et l'intérêt national ?

M. Denis Jacquat. Amen !

M. Paul Chomat. Vous avez la répartie un peu courte !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur le député, je dois d'abord dire, puisque vous parlez des problémes d'organisation des D.D.E., que les présidents de conseils généraux, réunis il y a quelques jours à la Réunion, ont approuvé à l'unanimité, moins une abstention, le nouveau projet de décret du Gouvernement prévoyant la partition des directions départementales de l'équipement. Nous nous acheminons donc vers une solution, dans les trois mois à venir, de ce problème difficile qui a quelquefois envenimé les relations entre les élus locaux et les administrations d'Etat.

Quant à l'évolution du nombre des agents, il est vrai que 1 200 emplois seront supprimés dans le cadre du budget de 1987 : 800 emplois d'agent d'exploitation, 200 d'agent de bureau, 100 d'agent de catégorie B et 100 d'agent de catégorie A. Ce plan de baisse des effectifs correspondant à la nécessité d'améliorer encore la productivité, en dépit des efforts qui ont été accomplis en ce sens. De nombreux audits ont en effet montré que, dans certains cas, en faisant appel à la concurrence du secteur privé, nous aurions un meilleur rapport qualité-prix et que, dans d'autres cas, le service public serait le mieux placé.

Cela dit, je peux comprendre ce que peut avoir de démobilisateur un projet de diminution des effectifs, tel que celui qui est engagé depuis trois ou quatre ans, s'il n'est pas accompagné par un plan réel de participation des salariés à l'ensemble du fonctionnement de leur service.

C'est la raison pour laquelle j'ai indiqué que, dans ce budget, sur les 100 millions de francs d'économies qui seront réalisées 54 millions de francs seraient réinjectés afin d'améliorer la participation des salariés, et ce par trois mesures.

D'abord, un effort important d'équipement informatique, qui est nécessaire dans l'ensemble des structures du ministère, ne serait-ce que pour assurer une meilleure transparence des coûts des travaux, de façon que les collectivités locales soient parfaitement informées des conditions d'exercice de la concurrence. Ensuite, une forte progression des crédits de formation professionnelle de 20 p. 100, pour permettre une meilleure adaptation et une plus grande qualification des agents. Enfin, pour les agents qui ont le moins de perspective de promotion - et je sais ce que peut représenter pour un agent le fait de conserver toujours le même salaire, quels que soient ses efforts - j'ai voulu, cette année, que 1 500 emplois d'agent de travaux soient transformés en 1 500 emplois d'ouvrier professionnel...

M. Daniel Colin. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. ... afin de bien démontrer au personnel que ceux qui accomplissent des efforts ont la possibilité d'avoir une carrière professionnelle et de valoriser légitimement leur travail. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. le président. La parole est à M. Vincent Porelli.

M. Vincent Porelli. Monsieur le ministre, le Gouvernement s'apprête à publier un décret modifiant la liste des charges que les organismes du secteur H.L.M. peuvent récupérer auprès de leurs locataires. Il s'agirait d'inclure, dans cette liste, les salaires des personnels qui assurent l'entretien des parties communes. Ce sont des dépenses importantes qui vont se traduire par une hausse globale de la quittance de l'ordre de 7 à 8 p. 100. Cette mesure est donc, à mon sens, totalement injuste.

En septembre 1980, M. d'Ornano, à l'époque ministre du logement, publiait un décret par lequel il décidait arbitrairement d'inclure la rémunération de ces salariés dans les charges récupérables et cela sans pour autant, en contrepartie, diminuer les loyers. On demande ainsi aux locataires de payer deux fois une même prestation, d'une part, dans le loyer et, d'autre part, dans les charges.

En 1981, le nouveau ministre du logement, M. Quilliot, prend trois dispositions. Si, pour le secteur H.L.M., il revient à la situation normale et juste et annule le décret d'Ornano, il le maintient, par contre, cédant hélas au lobby de l'immobilier, pour le secteur libre et pour le secteur soumis à la loi de 1948.

Ce simple rappel des faits pour montrer que les salaires des personnels en question sont bien inclus, en secteur H.L.M. notamment, dans le loyer.

Ma question est la suivante : pour quelles raisons vous apprêtez-vous, monsieur le ministre, en aggravant les dispositions prises par vos prédécesseurs, à inclure au titre des charges des prestations déjà payées dans leur loyer par les locataires des H.L.M. ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur le député, vous connaissez aussi bien que moi le nombre des organismes d'H.L.M. qui sont dans une situation financière désastreuse. Vous connaissez aussi bien que moi le nombre des organismes d'H.L.M. qui ont demandé, par des voies multiples, au ministère une subvention d'équilibre de leurs comptes. Ce sont les contribuables qui en supportent les conséquences. Vous savez, comme moi, que la totalité des organismes d'H.L.M. a demandé que les charges de gardiennage puissent être financées.

Certains de vos amis eux-mêmes, lorsqu'ils ont la responsabilité d'un organisme de ce type, pensent que l'exclusion des dépenses de rémunération des gardiens et employés d'immeuble incite incontestablement les organismes d'H.L.M. à supprimer, par souci d'économie, des postes de gardien et à réduire l'entretien des parties communes.

M. Albert Mamy. Très juste !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Or la fonction de gardien est essentielle à la qualité de la vie quotidienne dans les ensembles. Elle contribue au maintien de la sécurité, au développement des relations humaines de voisinage. Enfin, l'image de marque des H.L.M. et le bien-être de leurs locataires ne peuvent se satisfaire de parties communes négligées.

M. André Fenton. Trés bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Le problème est de savoir qui paiera : ou les contribuables, ou la collectivité municipale, ou les intéressés ?

L'ensemble des organismes d'H.L.M. ont fait preuve de responsabilité et ont estimé qu'il fallait récupérer les charges de gardiennage sur les locataires.

M. Vincent Porelli. Elles sont incluses dans les loyers, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Le Gouvernement, attentif à ne pas augmenter brutalement ces charges, a souhaité que cette répercussion ne s'effectue qu'en deux étapes. Une première étape aura lieu le 1er janvier 1987, bien que j'aie fait des annonces plus précises lors du congrès de l'union des H.L.M. à Cannes, mais nous sommes sensibles, monsieur le député, au sort des locataires d'H.L.M. plus que les organismes eux-mêmes, parce que, voyez-vous, nous étalons dans le temps l'ensemble de la récupération des charges. Une deuxième étape est fixée au 1er janvier 1988.

Je suis convaincu que ces dispositions amélioreront en définitive la qualité de vie des habitants des H.L.M.

Je dois ajouter, monsieur le député, et vous le savez parfaitement, que cela ne se traduira pas par une hausse globale des loyers et des charges dans la mesure où, dans le même temps, nous pouvons profiter d'une baisse significative des frais de chauffage et donc des charges annexes au loyer. En 1986 et en 1987, il y aura, globalement, une stabilisation des loyers et des charges, même s'il subsiste des variations entre organismes en fonction de leur situation et aussi – disons-le – de la bonne ou de la moins bonne qualité de leur gestion. En effet, si certains d'entre eux sont remarquablement gérés, d'autres font payer cher leurs insuffisances à leurs locataires. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. Vincent Porelli. Vous faites payer deux fois la même prestation, monsieur le ministre !

M. le président. Nous en revenons aux questions du groupe U.D.F.

La parole est à M. Bruno Durieux.

M. Bruno Durieux. Monsieur le ministre, voici l'évolution des crédits inscrits au budget du F.I.A.T. pour le traitement et le réemploi des friches industrielles : 65 millions de francs en 1984, 115 millions de francs en 1985, 100 millions de francs en 1986, et zéro franc en 1987 !

Les friches industrielles représentent 20 000 hectares de désolation en France, dont 10 000 pour le Nord. Triste privilège !

Vous avez rencontré récemment, monsieur le ministre, le sénateur-maire de Roubaix. Il vous a montré sa ville ; vous avez mesuré la tâche écrasante qui est la sienne pour traiter ce problème majeur, et vous avez constaté la modicité des moyens dont il dispose. Les friches industrielles défigurent les villes, destructurent leur vie sociale, détruisent leur vie culturelle. Ces villes sont pauvres parce qu'elles ont des friches industrielles ; elles ont des friches industrielles parce qu'elles sont pauvres.

Ma question, monsieur le ministre, est la suivante : comment les actions de réemploi des friches pourront-elles être financées si l'Etat n'apporte plus aucun concours ? A ma question, je joins un souhait : que le Gouvernement puisse prévoir au moins cinquante millions de francs au budget du F.I.A.T. pour le traitement de ces actions.

M. Jacques Legendre. Très bien !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur Durieux, je rappellerai que, dans son rapport remis il y a quelques mois, l'ingénieur général Lacaze a en effet estimé en France le stock de friches industrielles, c'est-à-dire de terrains et bâtiments abandonnés par l'industrie, à près de vingt mille hectares. C'est dire l'importance du problème et l'intérêt que nous devons lui accorder.

Au cours des dernières années, des crédits ont été dégagés ; tous n'ont pas été utilisés. Cela dit, il était prévu initialement une pause mais, compte tenu de l'intervention de nombreux parlementaires, dont l'un des rapporteurs, je suis prêt à réexaminer le problème. Des moyens complémentaires seront dégagés en 1987 grâce à des remboursements qui viendront abonder le F.I.A.T. pour un montant d'environ vingt millions. Il manquera toutefois, par rapport à ce que vous estimez souhaitable, environ trente millions de francs.

Ce point fera partie des discussions et des négociations que j'engagerai avec mon collègue le ministre des finances dans le cadre de la préparation de la deuxième délibération du budget. Si je n'obtenais pas totalement satisfaction dans ce cadre, je m'engage, monsieur Durieux, à faire en sorte que, en plus de ces vingt millions, il y ait un redéploiement de trente millions car j'estime nécessaire cet effort de solidarité vis-à-vis des régions en crise. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. Jean Auroux. Voilà ce qu'il ne faut jamais dire ! *(Sourires.)*

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

M. Jean Rigaud. Monsieur le ministre, ma question aurait très bien pu être posée par notre collègue Michel Barnier, puisqu'il s'agit de l'organisation des jeux Olympiques à Albertville en 1992 et plus particulièrement des études à effectuer afin d'assurer les transports et les communications dans ce secteur à cette date.

Il est prévu aujourd'hui de prolonger la ligne du T.G.V. jusqu'à Bourg-Saint-Maurice par Paris et Chambéry. Il est par ailleurs prévu que l'aéroport international qui desservira l'ensemble du site sera celui de Lyon-Satolas.

Dans le même temps, comme vous le savez, la S.N.C.F. est en train d'étudier le prolongement du T.G.V. jusqu'à Valence avec le contournement de Lyon et une gare T.G.V. à l'aéroport de Satolas.

Alors, ma question est la suivante : ne serait-il pas judicieux, dans l'étude à mener pour l'organisation des transports et l'accès dans ces sites, de prévoir le prolongement du T.G.V. jusqu'à Bourg-Saint-Maurice, mais passant par Satolas avec sa gare et son raccordement à Saint-Quentin-Fallavier, quelques kilomètres plus loin sur la ligne de Chambéry ? Cela pourrait permettre ainsi aux athlètes et à tous ceux qui viendront dans le secteur à cette époque de rejoindre directement, à partir de Satolas, les sites olympiques. Par ailleurs, je suis arrivé à la conclusion, après m'être livré à des calculs, que le gain de temps entre Paris et Bourg-Saint-Maurice serait très appréciable.

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, ce projet est lié à la création d'un contournement est de Lyon par le T.G.V., cette opération étant évaluée à environ quatre milliards de francs. Ce projet, qui améliorerait sans aucun doute l'efficacité du T.G.V. sud-est, tant vers Valence et le littoral que vers la Savoie, est incontestablement intéressant. Il est certain que la perspective des jeux Olympiques de 1992 renforce encore l'intérêt d'une telle opération.

C'est la raison pour laquelle je suis tout à fait prêt à demander que l'on calcule la rentabilité effective de ce contournement, et notamment de la création de la gare de Satolas. En fonction des résultats de cette étude, nous verrons dans quelle mesure pourraient être dégagés les financements nécessaires.

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

La parole est à M. Jacques Roger-Machart.

M. Jacques Roger-Machart. Monsieur le ministre chargé des transports, l'effort fait par le précédent gouvernement en faveur de la construction aéronautique pour le budget de 1986 a été reconnu par vous-même comme par nombre des collègues de la majorité actuelle. A l'inverse, les crédits pour 1987 semblent relever apparemment plus d'un budget d'attente que d'un budget d'avenir.

Ainsi, à côté d'une augmentation de 8 p. 100 des crédits de paiement prévus pour l'Airbus A 320, on constate un fléchissement des autorisations de programme de 15 p. 100. Peut-on se contenter de dire qu'il s'agit là d'une baisse inévitable après la montée en puissance de ce programme l'année dernière, d'autant plus que la percée de l'A 320 sur le marché américain et sur l'ensemble des marchés internationaux est patente et laisse espérer une bonne rentabilité future de cet avion ?

Les mêmes remarques peuvent être faites en ce qui concerne le programme C.F.M. 56 de la S.N.E.C.M.A. et General Electric, programme qui, malgré les attentes, subit une réduction de 24 p. 100 de ses crédits de paiement. Or, au-delà du succès de la gamme des C.F.M. 56-2 et C.F.M. 56-3, qui présentent dès aujourd'hui des perspectives de vente de près de 4 000 unités d'ici à 1982, le développement du C.F.M. 56-5, lié au programme A 320 et A 340, subit la dure concurrence du V 2500 du consortium Aero and Engine.

Mais l'élément qui suscite le plus d'interrogations est sans aucun doute le financement des projets d'avenir où l'action de l'Etat et ses crédits restent l'un des supports essentiels de la recherche développement.

Ainsi, une dotation de 130 millions de francs en autorisations de programme et de 105 millions de francs en crédits de paiement est prévue pour le financement des études probatoires à l'élargissement de la famille Airbus, en l'occurrence le nouveau moyen-courrier bimoteur A 330 et le quadrimoteur A 340. Ces dotations, bien que significatives, sont pourtant inférieures à celles qui étaient attendues.

Est-ce là, monsieur le ministre, la conséquence d'une modification des clés d'avances remboursables, ou s'agit-il d'un éventuel retard de ces projets ? Vous nous aviez annoncé la décision de les mener à bien, mais dans quels délais ?

De même, aucun financement n'est prévu pour la version allongée ATR 72 de l'appareil franco-italien ATR 42. Cela signifie-t-il que le Gouvernement considère que l'Aérospatiale est à même, à elle seule et sur ses fonds propres, d'assurer le développement de cet avion, ou que l'Etat renonce à développer cette famille de turbopropulseurs modernes de transport régional ?

Monsieur le ministre, les réponses à ces questions sont importantes pour les salariés de l'Aérospatiale à qui l'on a annoncé il y a quelques jours un plan social correspondant à 2 345 suppressions de postes dans leur entreprise. Ces salariés, comme les populations concernées par les établissements aéronautiques, seront attentives à vos réponses. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, le budget de la construction aéronautique n'est pas un budget linéaire. Son évolution est fonction de l'évolution des programmes eux-mêmes. Elle connaît, de ce fait, des creux et des bosses.

Il convient de distinguer le financement, ou l'accompagnement du financement des programmes en cours, et l'accompagnement du lancement des programmes à venir.

Il est certain, et vous avez eu raison de le souligner, que les programmes aéronautiques en cours auront besoin en 1987 de moins d'autorisations de programme et de crédits de paiement qu'en 1986, qu'il s'agisse de l'A 320, du C.F.M. 56, du Falcon 900 ou du solde des opérations A 310, A 300 et ATR 42.

En revanche, s'agissant de la préparation de l'avenir, aussi bien les autorisations de programme que les crédits de paiement connaissent une progression sensible, puisque les premières passeront de 284 à 340,3 millions de francs et les seconds de 315 à 391,3 millions de francs, ce qui montre bien que, pour les études et recherches, pour les développements technologiques, pour l'amélioration des moteurs et pour les Airbus A 330 et A 340 il n'y a pas de désengagement de l'Etat, bien au contraire.

Vous m'avez posé essentiellement deux questions, l'une relative aux programmes Airbus A 330 et A 340 et l'autre au programme ATR 72.

S'agissant des Airbus A 330 et A 340, j'ai indiqué les limites de notre connaissance actuelle du marché, c'est-à-dire des perspectives de commercialisation, et j'ai fait part des interrogations qui subsistaient sur les plans technique et financier, toutes raisons qui expliquent que le programme ait pris un relatif retard par rapport à ce qui avait été annoncé initialement.

En tout état de cause, les décisions seront prises dans le courant de l'année 1987.

Dans ces conditions, il n'y avait pas lieu de gonfler les autorisations de programme et les crédits de paiement, mais simplement de les calculer en fonction de ce qui sera nécessaire l'année prochaine. C'est ce qui a été fait. Je rappelle d'ailleurs que lors de la rencontre entre le Premier ministre et M. Strauss au mois d'avril dernier, il a été bien indiqué que le gouvernement fédéral, d'une part, le gouvernement français, d'autre part, dégageraient les moyens indispensables à l'élargissement de la famille Airbus. Je l'ai moi-même confirmé à Toulouse, et je répète que les crédits inscrits au projet de budget pour 1987 permettront le lancement effectif des études de l'A 330 et de l'A 340.

Pour l'ATR, le Gouvernement a aidé l'Aérospatiale pour le programme ATR 42 dans les mêmes conditions que le gouvernement italien aidait Air Italia sur le même projet. Quant au lancement de l'ATR 72, il a été décidé librement et indépendamment de toute intervention gouvernementale par les industriels. C'est la raison pour laquelle, dans un premier temps et sous réserve d'un examen complémentaire, il n'a pas été envisagé d'accompagner de crédits publics le développement de ce programme.

Je rappelle d'ailleurs que ce programme a été mis au point avec une seule compagnie de lancement, la compagnie Finnair, et ce pour cinq avions seulement. Autrement dit, l'Aérospatiale a, incontestablement, lancé un produit dont le marché n'est pas encore assuré. Le Gouvernement préfère, avant de prendre sa décision, poursuivre les négociations et attendre de voir ce que fera le gouvernement italien face à son propre industriel.

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

M. Alain Chénard. Monsieur le ministre, l'essor spectaculaire des transports urbains au cours de la dernière décennie avait conduit à développer des politiques contractuelles basées sur la durée et sur la confiance. Mais les efforts engagés par les collectivités locales, les coûts qu'elles ont accepté de supporter sur les bases d'un contrat de coopération ne vont-ils pas être mis en cause du fait d'un désengagement partiel de l'Etat ?

Vous parlez de repli sur des expériences sélectives ou pilotes. La formule est élégante, mais elle ne cache pas la vérité. Il s'agit en réalité d'un recul. Vous parlez en particulier d'accroître la productivité des réseaux. J'aimerais que vous m'expliquiez comment !

Prenons un exemple que je connais bien, celui du tramway de Nantes. On prévoyait 13 000 voyageurs par jour ; on dépasse les 40 000. Le ratio des recettes de fonctionnement est supérieur à 100 p. 100. C'est le seul exemple en France. Dans tous les autres cas, le taux de couverture est inférieur à 50 p. 100. Pourquoi, dans ces conditions, arrêter une telle opération ? Parce que le maire d'une ville s'y oppose ? Mais toute une agglomération de plus de 500 000 habitants l'attend ! Il s'agit, de plus, de développer un produit pour lequel il existe un marché considérable dans le monde.

Par ailleurs, peut-on parler de continuité des transports ? Quand le financement prévu interviendra-t-il, et - la question est d'importance - garantira-t-il aux usagers le droit au transport que le législateur a inscrit dans la loi depuis 1982 ? Ne va-t-on pas remettre en cause la notion de service public dans le domaine des transports ?

A cet égard, j'évoquerai le problème des contrats de développement. Comment pourront-ils être maintenus ? En effet, 109 millions de francs contre 190 millions en crédits de paiement, c'est médiocre - disons passable si l'on admet votre logique. Par contre, 44 millions contre 190 millions en autorisations de programme, c'est mauvais. C'est une peau de chagrin, un repli brutal, un abandon !

M. le président. Veuillez poser votre question, monsieur Chénard !

M. Alain Chénard. Ayant eu, monsieur le président, l'occasion d'occuper ce qu'on appelle « le siége de Joseph », je sais que l'on reconnaît à tous les mêmes droits. Je tiens à votre disposition le temps accordé à chacun...

M. Charles Fèvre, *rapporteur pour avis.* Le président doit les avoir !

M. Alain Chénard. ... et je n'ai pas le sentiment d'avoir dépassé le mien.

M. le président. Monsieur Chénard, vous ne présidez pas la séance aujourd'hui. Je peux vous communiquer les temps de parole, et vous verrez que je fais respecter la même règle pour tous. Je vous demande donc de poser votre question.

M. Alain Chénard. Ma question est multiple.

En ce qui concerne la recherche et l'expérimentation des transports collectifs urbains, d'une part, les contrats de développement, d'autre part, avez-vous, monsieur le ministre, l'intention de maintenir l'effort que l'Etat a développé en coopération avec les collectivités locales, ou au contraire de le relâcher, ce qui serait dommage ?

En conclusion, je tiens à votre disposition une carte postale qui montre comment, grâce la recherche, on a pu passer du « Mekarski » à ce que l'on appelle aujourd'hui le « tramway Chénard ». Vous voudrez bien excuser ce manque de modestie, mais cela montre bien le chemin que l'on peut parcourir ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, bien que le volume des engagements pris dans le cadre des contrats de Plan excède très largement les capacités budgétaires acquises et prévisibles, ces engagements seront tenus, fût-ce - cela est vrai surtout pour la région Ile-de-France - au prix d'un étalement dans le temps.

Pour les métros ou les tramways de province, les engagements seront également tenus, y compris pour le métro de Toulouse qui ne fait pas l'objet d'un contrat de Plan, mais simplement d'une lettre du précédent Premier ministre. Nous avons pris toutes dispositions, en accord avec la ville de Toulouse et le syndicat de transport concerné, pour que le financement intervienne effectivement.

A aucun moment il n'a été question d'un désengagement de l'Etat dans l'aide apportée au développement et à l'amélioration des transports en commun de province. Simplement, nous avons constaté que le développement des transports en commun en site urbain avait donné lieu au cours des dix dernières années à des efforts très importants et avait produit des résultats très positifs, de sorte que, dans de très nombreuses agglomérations, l'on cherche aujourd'hui à développer les transports en commun à n'importe quel prix, en tout cas sans que cela soit toujours justifié et sans que l'arbitrage entre transports en commun et transports individuels ait toujours été bien fait.

Nous avons constaté, parallèlement, que la productivité réelle des transports en commun, c'est-à-dire, notamment, la participation effective des collectivité locales et des usagers, de même que le développement des transports interurbains, laissaient à désirer. De ce point de vue, les villes ont été très largement en avance par rapport aux départements !

C'est la raison pour laquelle il a été décidé, premièrement, de respecter l'ensemble des engagements pris au titre des contrats de développement conclus avec les collectivités locales, et, deuxièmement, de réorienter l'action et l'effort de l'Etat vers les transports interurbains, de préférence aux transports urbains, et vers l'amélioration qualitative plutôt que quantitative des transports en commun. Il s'ensuit que des modifications sont intervenues dans la présentation du projet de budget pour 1987 par rapport au budget précédent, mais, je le répète, les engagements pris seront tenus.

Quant à la recherche, elle sera maintenue selon les quatre principales orientations arrêtées par le gouvernement précédent. Simplement, nous avons constaté que d'une année sur l'autre il y avait - ce qui semble avoir été une politique uauelle - beaucoup d'autorisations de programme affichées, mais très peu de crédits de paiement qui suivaient. D'une part, des autorisations de programme de 1985 reportées sur 1986 ont été annulées. D'autre part, il nous est apparu possible d'en reporter certaines de 1986 sur 1987. Je confirme donc qu'il y aura, en tout état de cause, équivalence des engagements de l'Etat en 1986 et en 1987 en matière de recherche.

M. le président. La parole est à M. Martin Malvy.

M. Martin Malvy. Messieurs les ministres, j'appelle votre attention sur un problème difficile, je le sais, mais très particulier qui se pose aujourd'hui à plusieurs départements du sud du Massif central, lesquels départements relèvent par ailleurs, ce qui ne facilite pas les choses, de quatre régions de programme. Je veux parler des départements qui sont desservis par la R.N. 20 et la R.N. 140 pour ce qui est de la route, et par la ligne Paris-Toulouse, par Limoges et Brive, via Orléans, pour le fer.

Compte tenu des retards accumulés depuis plus de vingt-cinq ans sur cet itinéraire et des progrès effectués par ailleurs, nous assistons à la naissance de nouveaux comportements : pour aller de Paris à Toulouse, le trafic commence à emprunter, par la route, l'autoroute Paris-Bordeaux-Toulouse et, demain, empruntera par le fer le T.G.V. suivant le même trajet.

Qu'il s'agisse du Lot, de la Corréze, du Cantal et de l'Aveyron pour partie...

M. Jean Briane. Merci pour l'Aveyron ! *(Sourires.)*

M. Martin Malvy. ... ou encore de la Dordogne, le risque est grand que ces départements ne deviennent dans dix ans, par rapport aux autres départements de France, plus enclavés, toutes choses étant égales par ailleurs, qu'ils ne l'étaient il y a vingt ans.

Je tenais donc à vous poser trois questions au moment où vous défendez votre premier budget.

Premièrement, au cours des quelques années qui viennent de s'écouler, un effort important a été consenti : déviation de Brive, Cahors, Caussade et Montauban sur la R.N. 20. Ces opérations sont en voie d'achèvement. Vous engagerez-vous à poursuivre l'effort afin que, dans cinq ans, cet itinéraire soit, en rase campagne, aménagé sur deux fois deux voies, comme le projet en existe depuis vingt-cinq ans ?

Deuxièmement, alors que l'on entend des rumeurs sur un démantèlement possible de la région S.N.C.F. de Limoges et sur la limitation à terme du trajet du Capitole à la desserte Paris-Limoges, acceptez-vous, monsieur le ministre, de mettre à l'étude et d'impulser avec la S.N.C.F. la recherche de la desserte ferroviaire à venir sur l'itinéraire Paris-Toulouse par Limoges et Brive, et ce en concertation avec les élus des régions traversées ? Il n'y a pas de raison pour que, dans une politique d'aménagement du territoire bien comprise, cet itinéraire ne bénéficie pas d'une liaison moderne, comme cela a été le cas il y a trente ans quand le Capitole a été créé.

Troisiémement, depuis plusieurs années, il est question que soit créé un aérodrome au sud de Brive, dans le département de la Corréze, à la limite du Lot, aérodrome qui assurerait le désenclavement aérien de trois départements au moins. Vos services ont-ils connaissance de ce projet dont il a été à nouveau fortement question il y a quelques mois et, dans l'affirmative, avez-vous l'intention, comme je le souhaite, de le soutenir ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je reconnais, monsieur le député, qu'il existe ce que certains appellent un triangle, ou un quadrilatère mort, entre, d'une part, les routes vers l'Aquitaine et, d'autre part, l'axe méditerranéen, ou même l'axe Paris-Clermont-Ferrand-Béziers. Cela pose la question des tranversales, c'est-à-dire la R.N. 9 et les R.N. 88 et 89, et aussi de la R.N. 20.

Que pouvons-nous faire ?

Il faut savoir que l'évolution de notre trafic routier entraîne deux problémes de fond. Le premier, inquiétant, est l'augmentation trés forte des encombrements dans la région parisienne au cours des dernières années. Et le risque s'accentue : chaque augmentation de trafic de 8 ou de 10 p. 100 accroît de 30 p. 100 les encombrements. Or, au rythme actuel, il faudrait vingt-cinq ans pour terminer la rocade des villes nouvelles et le périphérique A 86. Pourrons-nous attendre aussi longtemps ?

Même avec les efforts budgétaires que nous acceptons de consentir pour 1987, nous ne sommes pas - et c'est le deuxième problème de fond - à la hauteur de l'enjeu, tant pour le Massif central que pour la région parisienne.

Partant de là, quelles perspectives pourrons-nous offrir au Massif central ? Je m'en suis entretenu avec différents responsables lors de déplacements à Rodez et à Périgueux. Je m'en entretiendrai avec le président Giscard d'Estaing à Clermont-Ferrand dans les semaines à venir et, bien entendu, avec le Premier ministre pour ce qui concerne l'avenir de la Corréze.

Plusieurs députés du groupe socialiste. Ah !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Cela fait beaucoup d'ambitions parfaitement justifiées...

M. Alain Chénard. Beaucoup trop !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. ... qui appellent certainement une nouvelle réflexion.

Nous avions demandé à un ingénieur général de réfléchir sur les problémes du Massif central. Ses conclusions sont qu'il faut concentrer l'effort sur quelques axes pour faire du Massif central une zone de développement et non pas un secteur difficile dans les liaisons Nord-Sud.

Cette réflexion pose des problèmes de choix, avec peut-être, dans certains cas, la compensation par la voie aérienne de ce qui ne pourra être fait par la route ou par la voie ferrée. Elle suppose un examen de toutes les solutions possibles : réalisation d'autoroutes, appel au FEDER, financements nationaux ou financements extra-budgétaires.

Ma conclusion, je l'ai déjà dit aux présidents des conseils régionaux concernés, est que je serai conduit à provoquer au cours des mois à venir une nouvelle réflexion, car je ne pense pas que l'on puisse attendre l'année 2015 pour relier

Paris à Clermont-Ferrand et à Béziers ou pour réaliser dans de bonnes conditions une ou deux transversales du Massif central. Je vous convie à cette réflexion.

M. Alain Chénard. Et le F.S.G.T, ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Nous faisons beaucoup plus que ce que vous faisiez avec le F.S.G.T., puisque le budget des routes progresse de 67 p. 100, non compris les 8 p. 100 qui résultent de la réincorporation du fonds !

Cela dit, la multiplication des débudgétisations n'est pas une solution.

Le FEDER a fait des propositions au niveau européen. Cela étant, des réflexions sur les prolongations d'autoroutes ou d'autres voies doivent être engagées si l'on veut accélérer les efforts entrepris dans le domaine routier en région parisienne et pour la traversée du Massif central. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. le président. Nous en revenons aux questions du groupe du R.P.R.

La parole est à M. Eric Raoult.

M. Eric Raoult. Ma question s'adresse à M. le ministre délégué chargé des transports.

Mes amis et collègues Christian Demuynck et Jacques Oudot, qui siègent à mes côtés dans cet hémicycle ainsi qu'au conseil général de la Seine-Saint-Denis, s'associent à cette interrogation sur l'avenir du tramway dans ce département.

Ce projet est archaïque. Il est né beaucoup plus à l'occasion de la campagne de promotion ou de propagande du parti majoritaire localement que dans les revendications réelles des usagers des transports en Seine-Saint-Denis.

Particulièrement coûteux, occasionnant de nombreuses nuisances pour les riverains, n'assurant qu'une desserte réduite du territoire de la Seine-Saint-Denis, sans connexion avec les départements limitrophes, le projet de tramway assurant la liaison Saint-Denis-Bobigny doit être réétudié.

D'autres solutions existent pour améliorer les transports en Seine-Saint-Denis : le développement du nouveau bus articulé, l'accélération de la réalisation de l'autoroute A 86, le doublement de la ligne R.E.R. et l'augmentation de la fréquence de desserte, le prolongement du métro vers l'est du département.

Le dossier tramway n'est plus une priorité, il faut avoir le courage de le reconnaître.

Je souhaite donc savoir, monsieur le ministre délégué, si vous comptez surseoir à ce projet dans le cadre des nécessaires économies budgétaires et comme le réclament les élus majoritaires du département et une part croissante de la population laborieuse de la Seine-Saint-Denis. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, j'ai indiqué tout à l'heure que le contrat de Plan entre l'Etat et la région Ile-de-France sera respecté. Toutefois, j'ai rappelé également que l'ensemble des engagements budgétaires qu'il comporte excède les disponibilités et les préviaions. Il faudra donc un étalement concerté de ce contrat de Plan avec la région, étalement qui sera d'ailleurs probablement rendu indispensable dans la perspective de la réalisation de Disneyland.

Compte tenu de la saturation de la ligne A du R.E.R., la priorité doit aller incontestablement au prolongement de la ligne 1, de Neuilly à la Défense.

S'agissant des opérations intéressant la Seine-Saint-Denis, la réalisation du site propre se poursuivra néanmoins en 1987 par des acquisitions foncières et par les premiers travaux de terrassement et d'aménagement de voirie. En effet, un site propre est indispensable entre Bobigny et Saint-Denis, mais, bien entendu, il reste à définir lequel.

Le choix définitif et les arbitrages indispensables entre les différents projets inclus dans le contrat Ile-de-France appartiendront bien entendu aux élus de la région. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.).*

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

M. André Fanton. Ma question concerne les pôles de conversion. J'avoue d'ailleurs ne pas avoir bien déterminé pour quelle raison les pôles de conversion étaient de votre compétence, monsieur le ministre, et les zones de liberté d'entreprise, qui ont été récemment créées, de celle du ministre de l'industrie. J'espère que cela ne posera pas de problème dans l'avenir. Cela dit, ma question est précise et a un caractère local.

Lorsque les pôles de conversion ont été créés, l'un d'entre eux a été implanté dans la région de Caen pour des raisons qui tenaient à la présence d'industries métallurgiques en difficulté. Dans le rapport de notre collègue Royer, figurent les chiffres de l'effort financier qui a été consenti par l'Etat, qu'il s'agisse des sommes allouées par le fonds spécial de grands travaux ou des primes d'aménagement du territoire : bref, 140 millions de francs ont été consacrés à ce pôle de conversion.

Je ne formulerais aucune critique envers ce pôle de conversion, s'il n'avait eu des conséquences négatives sur l'environnement. Je représente en effet une région qui, pendant que le pôle de conversion était mis en place à Caen, se détériorait sans cesse au point qu'aujourd'hui le taux de chômage y atteint 13 p. 100. Il est vrai qu'il n'y avait pas d'industrie métallurgique, mais il est vrai aussi que, mois après mois, des entreprises de ma région ont fermé, licenciant un grand nombre de salariés. Et lorsque les collectivités locales de cette région font des efforts pour faire venir des entreprises, celles-ci demandent tout naturellement si elles auront les mêmes avantages que si elles s'implantaient dans le pôle de conversion de Caen. Comme nous ne pouvons pas le leur promettre, ces entreprises ne viennent donc pas s'installer chez nous.

Les pôles de conversion et les zones de liberté d'entreprise sont faits pour pallier des difficultés provoquées par les problèmes des grandes entreprises ou de grands secteurs industriels - hier la métallurgie, aujourd'hui les chantiers navals. Or ne conviendrait-il pas également de prendre en considération la situation de régions qui, tout en n'étant pas spécifiquement marquées par une entreprise ou par une monoindustrie, ont des difficultés considérables ?

Je souhaiterais donc, monsieur le ministre, que vous puissiez prendre la décision d'étendre le pôle de conversion à la région de Lisieux et du pays d'Auge, car c'est la seule solution pour sortir cette région des difficultés considérables qu'elle rencontre. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.).*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur Fanton, le Gouvernement a entrepris de faire le bilan des actions menées dans les pôles de conversion mis en place en février 1984. Pour quatre d'entre eux, les décisions ont d'ores et déjà été prises pour y poursuivre les actions entreprises.

En Lorraine, le Gouvernement entend continuer la politique industrielle conduite jusqu'à présent.

Dans les bassins d'emplois de Dunkerque, la Seyne et la Ciotat, où la situation de l'emploi s'est brusquement aggravée du fait de la situation des chantiers de la Normed, le Gouvernement vient de créer trois zones d'entreprise. Je reconnais que c'est mon collègue Madelin qui, en concertation avec moi-même, suit ces pôles car c'est lui qui est chargé de la reconversion industrielle des sites de chantiers navals. Les sociétés qui s'implanteront, vous le savez, bénéficieront de l'exonération totale de l'impôt sur les bénéfices pendant dix ans, à l'exception de toute autre mesure.

Pour les autres pôles de conversion, l'examen de leur situation économique respective sera engagé parce qu'ils ont diversement évolué depuis deux ans.

Je reconnais, bien sûr, que la création d'un pôle de conversion serait certainement utile pour la ville et le bassin d'emplois de Lisieux, qui continuera à bénéficier de la prime d'aménagement du territoire.

M. Guy Bêche. Quels veinards !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Il est difficile, tant qu'un bilan global n'aura pas été dressé - des comités interministériels d'aménagement du territoire s'en

chargeront – d'accroître le nombre de pôles de conversion, dans la mesure où celui-ci est déjà trop important pour que la reconversion soit assurée efficacement.

Cela étant, je sais que Lisieux est frappé par le chômage. Le taux de chômage y est d'ailleurs aussi élevé, sinon plus élevé que celui de la zone de Caen.

M. André Fanton. Beaucoup plus !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je demanderai donc au préfet de région, au commissaire à l'industrialisation de la Normandie et à la D.A.T.A.R. de porter une attention renforcée aux problèmes économiques de la ville de Lisieux. De surcroît, le taux de chômage dans ce bassin d'emplois est tel que les perspectives ne doivent pas se limiter à la reconversion, mais être étendues aux implantations nouvelles.

Voilà, pour le moment, une réponse pragmatique de nature, je l'espère, à apporter une solution à long terme aux problèmes de la ville de Lisieux et de sa région.

M. le président. La parole est à M. Jean de Lipkowski.

M. Jean de Lipkowski. Je souhaite, monsieur le ministre, que vous donniez à la Charente-Maritime les moyens de résoudre ses problèmes de désenclavement sur les plans aérien, ferroviaire et routier.

Notre département est l'un des plus touchés par le chômage, puisqu'il vient, hélas, au troisième rang au point de vue du pourcentage des chômeurs. Le pourcentage des sans-emploi y est en effet de 16 p. 100 – il atteint jusqu'à 20 p. 100 dans la région de Royan – alors que la moyenne nationale est de l'ordre de 10,5 p. 100.

Chacun sait qu'il y a un lien direct entre les moyens de communication et l'activité économique. Si l'on veut créer des emplois dans une région, il faut pouvoir y accéder facilement.

Donc, une relance économique de notre département passe inévitablement par une amélioration de ses liaisons. J'avais obtenu, du temps de M. Georges Pompidou, qu'il fasse passer l'autoroute Paris-Bordeaux par Niort et par Saintes. Ce tracé constitue la grande chance de désenclavement de notre région.

Malheureusement, la ville de Royan n'est pas reliée à cette grande pénétrante. Il est donc impératif de nous relier à cette autoroute, en aménageant la nationale 150 Royan-Saintes, qui est actuellement à deux voies sur trente-quatre kilomètres.

Je sais que l'état de vos crédits ne vous permet pas d'envisager une route à quatre voies. Nous allons réaliser à Pâques la déviation de Saujon ; elle donnera une certaine fluidité mais elle sera cependant insuffisante.

Vous avez dégagé 40 millions de francs pour stabiliser cette route. Cette stabilisation signifie une renforcement et non un élargissement de la chaussée.

Ne pourriez-vous pas prélever sur ces 40 millions de francs la somme nécessaire pour créer au moins un créneau de dépassement de deux kilomètres et pour prévoir la déviation de Pisany ? Je ne vous demande donc pas des crédits nouveaux, mais un peu moins de renforcement et un peu plus d'élargissement, en attendant la route à quatre voies.

Sur le plan aérien, lorsque j'appartenais au gouvernement de M. Messmer, j'avais obtenu que celui-ci crée un aérodrome départemental situé près de la localité de Soubise, c'est-à-dire à quelques kilomètres de Rochefort.

Ce superbe aérodrome de 1 900 mètres a été bâti, construit et balisé, et le voici doté d'un système d'atterrissage tout temps. Il est à équidistance de toutes les grandes villes du département. Or le scandale réside dans le fait qu'il n'est pas utilisé sur le plan civil sous prétexte que la Rochelle exploite une liaison avec Paris par la T.A.T. Le bons sens voudrait, sans préjudice pour cette liaison, qu'il y en ait une qui permette d'atteindre Paris à partir de Soubise. Ne laissez pas perpétuer ce « La Villette aéronautique » ! Aidez-nous à obtenir cette liaison aérienne indispensable à l'avenir économique de la Charente-Maritime !

Enfin, sur le plan ferroviaire, il est absolument choquant de voir la S.N.C.F. oublier sa vocation de service public et obliger le conseil général et le S.I.V.O.M., que je préside, à payer une redevance de plus de 300 000 francs pour acheminer les voyageurs de Saintes à Royan.

Nous avons en réalité une véritable brouette pour nous permettre de gagner Poitiers ou Angoulême. Il nous faut une liaison rapide pour nous raccorder au T.G.V.-Atlantique qui sera opérationnel en 1991.

Cela suppose que l'Etat améliore la liaison Royan – Angoulême par Cognac en supprimant un certain nombre d'arrêts inutiles et en cessant de nous prélever une dîme pour aller jusqu'à Royan.

Je vous remercie à l'avance, monsieur le ministre, de l'effort routier, aérien et ferroviaire indispensable que vous soutiendrez pour assurer le renouveau de la Charente-Maritime.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. La R.N. 150 est, monsieur de Lipkowski, comme vous l'avez dit, inscrite au programme de renforcement pour une première tranche de travaux d'environ dix-neuf kilomètres en 1987. Des aménagements de sécurité accompagneront les travaux de renforcement pour l'aménagement du carrefour des Pessines, de Saint-Romain-de-Benet, la traversée de Médis et le calibrage de la plate-forme et d'une voie latérale à la côte des signaux.

La deuxième tranche de travaux de renforcement coordonnés sera réalisée en 1988 et, à cette occasion, compte tenu de votre suggestion, nous examinerons la possibilité de prévoir un créneau de dépassement. Par ailleurs, la déviation de Saujon sera mise en service à Pâques 1987, ce qui devrait permettre d'améliorer sensiblement la desserte de Royan.

Enfin, le début des travaux – et c'est surtout ce que vous souhaitez – de mise à deux fois deux voies de la route nationale 150 sur la section la plus chargée, entre Niort et l'autoroute A 10, est prévu en 1987 et 3,6 millions de francs seront programmés à cet effet dans le cadre du contrat de Plan.

Il s'agit, je le sais, d'une première réponse, mais elle va dans le sens de votre souhait, monsieur le député.

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, s'agissant d'abord de la liaison rapide S.N.C.F. et du rabattement possible vers la future ligne de T.G.V., je vous ferai la même réponse que tout à l'heure pour la même région, c'est-à-dire que d'ici à 1990, il conviendra effectivement – et j'y veillerai très volontiers – d'étudier avec la S.N.C.F. les conditions de bonne correspondance et d'un bon rabattement sur cette ligne. Selon moi, il s'agit d'avantage d'un problème d'horaires et d'organisation que d'infrastructures.

Les problèmes aériens sont de deux natures : d'une part, il y a le problème des transports aériens à partir de Rochefort, ou à partir de La Rochelle ; d'autre part, il y a celui de la plate-forme aéroportuaire.

Pour ce qui est des liaisons aériennes, il y a incontestablement un problème d'équilibre commercial puisque l'actuelle liaison entre La Rochelle et Paris, qui est assurée par la compagnie T.A.T., fonctionne certes sans subvention mais est très onéreuse puisque le tarif aller est de l'ordre de 1 000 francs. Le potentiel de La Rochelle paraît faible d'ailleurs puisqu'il est de l'ordre de vingt-cinq passagers par jour, mais celui de Rochefort semble encore plus réduit puisqu'il serait environ de dix à douze personnes. Il y a donc incontestablement un risque d'émiettement entre les deux destinations, surtout dans la perspective de l'arrivée à proximité du T.G.V. en 1990. Il faut donc être très prudent sur les conditions de développement du trafic aérien à partir de Rochefort et de La Rochelle.

Pour ce qui est de l'équipement lui-même, il semble que quelques difficultés existent entre Soubise et Saint-Agnant.

Je vous propose donc, monsieur le député, que mes services prennent contact avec vous pour savoir exactement quelles seraient les améliorations à apporter à – soit le balisage, soit l'ouverture à la circulation aérienne publique – de façon à vous donner satisfaction. Pour le moment, je ne peux vous donner de réponse plus précise.

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

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. Monsieur le ministre, nous assistons à une importante recrudescence des procédures de saisies et d'expulsions engagées à l'encontre des familles en difficulté qui, bien que de bonne foi, n'en peuvent plus de supporter les conséquences d'une désastreuse politique économique et sociale.

M. Jacques Godfrain. Et le bulldozer !

Mme Muguette Jacquaint. De ce fait, de nouvelles couches de la population, locataires ou accédants à la propriété, se trouvent en cessation de paiement et ne peuvent plus faire face à leurs dépenses de logement.

Dans mon propre département, en ce moment même, la S.C.I.C., à Epinay-sur-Seine, menace d'expulsion cent familles.

A Chanteloup-les-Vignes, dans les Yvelines, plusieurs centaines de familles vivent la même angoisse.

Les solutions apportées jusqu'à présent pour aider les familles ainsi frappées semblent peu satisfaisantes. Certes, les commissions départementales d'aides aux impayés de loyers fonctionnent dans quelques départements. Mais ces commissions organisent le transfert des charges en direction des communes sans apporter de solution durable dans la mesure où elles accordent des prêts que de nombreuses familles sont dans l'incapacité de rembourser.

Il conviendrait de suspendre pendant au moins un an toutes les procédures engagées contre les familles de bonne foi. Ce laps de temps devrait être utilisé pour élaborer un système d'aides à ces familles, lequel permettrait au juge de maintenir dans les lieux une famille en situation d'expulsion tout en indemnisant le bailleur - l'article 26 de la loi de 1982 relative aux locataires-bailleurs prévoyait d'ailleurs une telle possibilité, or vous abrogez cette disposition.

Il serait aussi possible de revoir le système actuel des dépôts de garantie versés aux grands bailleurs du secteur privé, car ceux-ci les utilisent à des fins qui n'ont rien de social.

Est-il exact, monsieur le ministre, que, de votre côté, et à l'opposé de ces propositions soutenues par les usagers et leurs associations, vous envisagiez, dans le cadre de la généralisation des surloyers, d'utiliser une fraction des sommes obtenues pour financer les actuels dispositifs d'aides aux familles en difficulté ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je trouverais, en effet, madame le député, tout à fait normal et légitime que des familles qui sont installées depuis quinze ou vingt ans dans des logements locatifs H.L.M., dans des conditions financières extrêmement attractives avec le soutien de l'Etat, paient un surloyer pour assurer une meilleure solidarité envers les personnes en difficulté.

Mme Muguette Jacquaint. Cela ne répond pas à la question !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Il faut bien trouver l'argent quelque part, allez-vous me dire.

Mme Muguette Jacquaint. C'est toujours dans la poche des mêmes !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. C'est ce que vous vous dites. Toutefois, l'expérience des pays étrangers me démontre que la voie du progrès social est plus facile dans ceux qui maintiennent l'économie de marché comme moteur du développement plutôt que toute autre solution ! *(Très bien ! et applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

Mme Muguette Jacquaint. Vous parlez d'un moteur !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Cela dit, je n'ai rien abrogé. Deux dispositifs existent : la commission des impayés, qui fonctionne dans soixante-quinze départements - l'Etat prend à sa charge le tiers de leurs dépenses ; l'aide aux accédants à la propriété en difficulté. De surcroît, les mesures que j'ai annoncées cet après-midi sont importantes pour les familles en situation temporairement difficile.

Enfin, s'agissant des familles du quart monde, c'est-à-dire de celles qui n'ont pas de revenus directs, il faut trouver des solutions adaptées. J'en ai déjà donné l'ébauche précédemment en répondant à une question de M. Tiberi.

Mme Muguette Jacquaint. Les cités d'urgence, les bidonvilles !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. J'ai le sentiment que l'ensemble de ces trois dispositifs permet de répondre, pour l'essentiel, aux cas difficiles. Mais il existe un quatrième type de personnes, qui auraient facilement tendance à faire prendre en charge par la collectivité leurs dettes de loyer tout en privilégiant d'autres dépenses.

M. Jacques Godfrain. Très juste !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. D'où l'extrême attention à porter à l'examen des cas individuels, dans la perspective d'opérer une sélection des dossiers...

Mme Muguette Jacquaint. J'ai parlé des gens de bonne foi !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. ... fondée sur la reconnaissance de véritables situations de dépendance liées au chômage ou à la traversée de périodes difficiles.

Telles sont les trois solutions. Je pense qu'elles sont assez complètes et qu'elles répondent globalement, pour l'essentiel, aux cas dramatiques qui peuvent se poser en matière de difficultés de logement. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

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

M. Gérard Bordu. Si vous le permettez, monsieur le président, je poserai la question de M. Mercieca, empêché.

M. le président. Soit ! Vous avez la parole.

M. Gérard Bordu. Monsieur le ministre de l'équipement, vous avez récemment décidé de porter de 25 000 à 50 000 francs par logement le montant des travaux qui peuvent être effectués sans conventionnement dans le secteur H.L.M.

Jusqu'à présent, aucun gouvernement n'a été capable de contenir les fabuleuses augmentations budgétaires engendrées par la généralisation du système de l'A.P.L. En réalité, vous ne cessez d'inventer de nouveaux moyens pour réduire l'aide apportée aux familles et pour ralentir la croissance du nombre des bénéficiaires. Depuis trois ans, l'A.P.L. n'a pas été réévaluée au niveau de l'inflation.

Quoi qu'il en soit, une question se pose avec le doublement des plafonds des travaux sans conventionnement. Que va-t-il se passer pour les locataires ? Actuellement, les rapports locatifs restent régis par la loi du 22 juin 1982, en application de laquelle un accord collectif national avait pu être conclu en novembre 1983 entre locataires et bailleurs. Cet accord autorisait, dans une limite maximale de 13 000 francs de travaux par logement, la récupération sur les loyers au rythme de 10 p. 100 par an du montant des travaux, et cela pendant dix ans.

Si les choses restent en l'état, les locataires, avec un plafond porté à 50 000 francs, vont devoir supporter des hausses faramineuses de loyers. Les 50 000 francs seront en effet répercutés à raison de 5 000 francs par an pendant dix ans, ce qui provoquera des hausses mensuelles de loyers de 400 francs, ce qui sera insupportable pour un grand nombre de familles concernées.

Nous souhaitons, pour notre part, que rien ne soit décidé dans le dos des locataires et de leurs associations. Monsieur le ministre, négocierez-vous des solutions acceptables ou imposerez-vous vos décisions ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Ma décision sera d'utiliser le mieux possible l'argent des contribuables car, lorsque l'on fait des dépenses, il faut penser à l'argent que l'on puise dans les familles ou dans les entreprises et, à cet égard, il faut bien reconnaître qu'il y avait certains abus.

Je suis moi-même maire d'une ville, et j'ai appris, à ma grande surprise, qu'on essayait, dans certains cas, de convaincre les locataires de faire des travaux en leur faisant valoir qu'ils paieraient un loyer plus faible après conventionnement qu'avant conventionnement. Une telle orientation n'est pas tenable très longtemps.

Par ailleurs, des organismes d'H.L.M. ont essayé, pour sortir de leurs difficultés, de multiplier les conventionnements, ce qui leur permettait d'augmenter fortement les loyers. Mais, les loyers étant payés à hauteur de 70 ou 80 p. 100 par l'Etat, ce sont finalement les contribuables qui étaient sollicités.

Troisième dérive, non négligeable : quelquefois, alors que des travaux limités, pour un montant de 15 000 ou 20 000 francs, étaient suffisants par appartement et pour les parties communes, la tentation, pour bénéficier du conventionnement, était de faire exécuter des travaux plus lourds, même non justifiés.

Pour les raisons que j'ai indiquées tout à l'heure, il faut limiter, lorsque cela est possible, les travaux, examiner avec une grande attention cas par cas et ne pas utiliser l'A.P.L. pour assurer l'équilibre de certains organismes H.L.M. ou faire financer par l'Etat un pourcentage de travaux plus importants que ceux qui seraient réellement nécessaires.

Ainsi, je souhaite limiter la progression de l'A.P.L. de 3 ou 4 milliards par an, qui n'est pas tenable si l'on veut continuer à faire un effort d'investissement dans des secteurs importants pour la nation, particulièrement en ce qui concerne l'emploi du secteur du bâtiment et des travaux publics.

Nous n'avons pas le choix : ou nous consacrerons, chaque année, 3 ou 4 milliards de plus à l'A.P.L., ou 3 ou 4 milliards de plus aux investissements qui préparent l'avenir. *(Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes U.D.F. et R.P.R.)*

M. le président. La parole est à M. Gérard Bordu.

M. Gérard Bordu. La question se pose de savoir si le Gouvernement a décidé la mise à mort du transport fluvial. Or ce secteur était déjà bien malade, notamment depuis 1984, les gouvernements ayant, depuis lors, laissé se détériorer la situation.

Le projet de budget de 1987 prévoit, en matière d'infrastructures fluviales, une diminution de 2,4 p. 100 des moyens de fonctionnement et, surtout, de près de 30 p. 100 des moyens d'équipement si l'on tient compte des grands travaux.

Le Gouvernement semble avoir fait sienne une conclusion du récent rapport de M. Salmon Legagneur, pour lequel le transport fluvial est plus un mode de vie qu'un mode de transport.

Derrière l'abandon de la voie fluviale, c'est la politique de déclin de régions entières de notre pays qui se profile, notamment celui des régions maritimes. Peut-on imaginer, un seul instant, que nos voisins et concurrents de l'Europe du Nord considèrent que le fluvial est, avant tout, un mode de vie ?

Le précédent gouvernement nous avait fait le coup du tourisme fluvial comme perspective d'avenir de la batellerie. Celui-ci disserte sur les modes de vie alors que disparaît la batellerie et les « trente-huit mètres » et que les canaux centenaires se dégradent dangereusement.

Faute d'infrastructures adaptées, nous courons, pour les années à venir, un immense risque. Notre façade maritime sur la Manche sera-t-elle écartée des flux de transports transitant vers l'est de l'Europe par le réseau Rhin-Main-Danube ?

Dans ces conditions, comment le Gouvernement compte-t-il laisser ses chances à la France face à ses concurrents du Marché commun, notamment ceux des pays d'Europe du Nord, dans la mesure où sont abandonnées les liaisons Seine-Est, Seine-Nord et Rhin-Rhône ? Désirez-vous, monsieur le ministre chargé des transports, préserver la batellerie artisanale en lui conservant son travail et les canaux qui sont pour elle une nécessité économique ?

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, à qui ferez-vous croire que le transport par voie fluviale n'est malade que depuis 1984 ?

M. Nungesser, cet après-midi, évoquait une citation de lui-même d'il y a environ vingt ans, pour souligner que le transport fluvial était la « Cendrillon » des modes de transport. Les difficultés de notre transport fluvial sont, hélas ! bien antérieures à 1984 et je ne suis pas sûr qu'elles ne se soient pas aggravées en 1982 et 1983. Mais là n'est pas la question.

M. Gérard Bordu. C'est bien ce que j'ai dit !

M. le ministre chargé des transports. J'ai répondu tout à l'heure à M. Mellick sur le fond en lui indiquant notamment les raisons pour lesquelles il m'apparaissait qu'au-delà des problèmes d'infrastructures, qui sont réels, d'autres problèmes beaucoup plus importants pour la voie navigable et la voie fluviale se posaient, particulièrement en ce qui concerne l'organisation économique et l'adaptation aux conditions économiques modernes.

S'agissant des infrastructures et de l'aide aux professionnels, notamment aux artisans pour qu'ils puissent s'adapter, le Gouvernement fait désormais des efforts significatifs.

En ce qui concerne d'abord les infrastructures, j'ai déjà indiqué que la priorité absolue, évidente et de bon sens, était, avant de faire des rêves d'accroissement de leur capacité, de sauver au moins celles que l'on avait. Vous pouvez constater, monsieur Bordu, que de 1986 à 1987, les crédits de paiement pour les grosses réparations sur les réseaux existants passeront de 308 millions à 331 millions de francs.

J'en viens à l'organisation économique.

Le plan économique et social mis en place pour la batellerie et financé depuis le printemps dernier sera poursuivi et les efforts nécessaires seront consentis, notamment auprès des artisans, mais à condition que ceux-ci fassent eux-mêmes les efforts d'adaptation indispensables - je pense à la fameuse révolution culturelle qui leur est nécessaire. En effet, je ne crois pas que ce soit en termes d'opposition ou même d'hostilité entre les artisans et les armateurs que se pose le problème : en fait, il s'agit de l'adaptation de l'ensemble des professionnels et du secteur économique de la voie fluviale aux conditions modernes.

La voie fluviale se trouve dans une situation concurrentielle, par rapport au fer et par rapport à la route. Elle ne peut pas continuer à vivre sur un modèle strictement corporatiste, sinon elle s'étouffera elle-même.

Voilà les raisons pour lesquelles, je suis persuadé, monsieur le député, que l'ensemble des dispositions, tant financières que d'accompagnement, du plan économique et social de la batellerie permettront de redonner demain un espoir au secteur du transport fluvial. *(Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. le président. La parole est à Mme Jacqueline Hoffmann.

Mme Jacqueline Hoffmann. Le ministre chargé de la fonction publique vient de réunir une table ronde pour négocier la modernisation de l'administration.

A travers le budget de la météorologie nationale, nous découvrons comment le Gouvernement compte moderniser la fonction publique. Si chacun s'accorde à reconnaître qu'une modernisation nécessite un effort d'investissement, vous décidez, monsieur le ministre, de passer outre et de réduire les moyens de la direction de la météorologie nationale.

Après soixante postes supprimés en 1985-1986, vous réduisez encore de 1,5 p. 100 les effectifs de la « météo », y compris dans la recherche - quarante-six postes d'ingénieurs et de techniciens sont concernés - alors que, dans le même temps, la direction a ouvert ces dernières années sept centres départementaux et qu'elle aurait dû inaugurer un centre interrégional à Lille de cinquante personnes ainsi que sept nouveaux centres départementaux en 1987. Avec quel personnel va-t-elle le faire ?

Par cette mesure, vous supprimez de fait tout effort supplémentaire de formation de ces agents aux nouvelles techniques, d'autant que les frais de mission ou de stage ne sont pas augmentés.

Pour autant, les investissements en capital ne se développent pas. Si les crédits de paiement sont tout juste maintenus, vous faites chuter les autorisations de programme : moins 37 p. 100 pour l'exploitation météorologique, moins 25 p. 100 pour la recherche ! Pourtant, la direction de la « météo » elle-même, en comité technique paritaire central, estime qu'au rythme actuel d'installation des stations automatiques, il

faudra dix ans pour équiper le réseau. Les grands projets – réseau radar, réseau de transmission par Transpac et Télécom 1, nommé RETIM – ne sont pas assurés d'être financés en totalité alors que la phase expérimentale débutera, par exemple pour RETIM, dés le début de 1987.

Son budget de fonctionnement met en péril la bonne marche quotidienne du service. Une modernisation des techniques nécessite aussi des sommes plus importantes pour la maintenance, le fonctionnement quotidien, dans le domaine des consommables ou de la recherche.

Et pourtant, le Conseil économique et social, dans son avis du 9 janvier 1985, avait demandé un engagement financier de l'Etat plus important, tant en moyens techniques qu'en moyens humains...

M. le président. Veuillez conclure, ma chère collègue.

Mme Jacqueline Hoffmann. En fait, monsieur le ministre, sous couvert de modernisation, ce budget 1987 de la météo ne cacherait-il pas la volonté du Gouvernement, votre volonté, de modifier la structure administrative de la direction de la météorologie nationale, voire son démantélement, d'où la création de votre mission d'évaluation pour contrer l'avis du Conseil économique et social, qui ne vous plaît pas, et cela pour favoriser sa rentablité financiére en permettant un désengagement de l'Etat au détriment de ce service public, source de retombées substantielles pour l'économie française ?

M. Charles Fèvre, *rapporteur pour avis.* Excellente question ! *(Sourires.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. Naguére, madame le député, le service de la météorologie était principalement un service de main-d'œuvre. Il est devenu depuis quelques années un service à haute valeur ajoutée technique et scientifique, ce qui nécessite, bien entendu, certains redéploiements dans l'activité de la direction de la météorologie nationale.

C'est la raison pour laquelle il a été décidé, en particulier, de faire des efforts considérables pour élever au niveau convenable les participations nécessaires au satellite Météosat. Ainsi entre 1986 et 1987, les crédits de paiement affectés à ce satellite passeront de 62,4 millions à 100,6 millions.

C'était d'ailleurs l'un des services pour lesquels la distorsion entre les autorisations de programme pléthoriques et les crédits de paiement insuffisants était la plus patente. Ce rééquilibrage a été opéré de façon à pouvoir effectivement réaliser les opérations de développement technique et scientifique, notamment de coopération, indispensables.

Quant à l'ensemble des crédits affectés à la recherche et aux équipements techniques et informatiques, tous crédits confondus, ils seront maintenus à hauteur de 27 millions en 1987, comme en 1986.

Dans ces conditions, il me semble difficile d'affirmer qu'il y a le moindre risque de démantélement du service de la météorologie. Mais il peut être nécessaire de modifier l'organisation de ce service pour adapter celui-ci aux conditions nouvelles. C'est la raison pour laquelle une mission d'évaluation, constituée à la fois d'un inspecteur général de l'aviation civile et de la météorologie nationale, d'un contrôleur général des armées et d'un éminent universitaire, a été mise en place pour évaluer ce qu'est devenu effectivement le service de la « météo ».

Je souhaite que les adaptations nécessaires puissent s'opérer dans les meilleures conditions et que, avec votre aimable assistance, la « météo » reste à l'abri des zones de turbulences. *(Très bien ! et sourires sur plusieurs bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

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

La parole est M. Jean-Claude Portheault.

M. Jean-Claude Portheault. Monsieur le ministre chargé des transports, la S.N.C.F. et l'Etat sont liés par un contrat de Plan dont l'objectif fondamental est le retour à l'équilibre des comptes en 1989. Les résultats de la première année de ce contrat, en 1985, se sont révélés conformes aux prévisions et l'excédent brut d'exploitation en 1986 approchera l'engagement du contrat de Plan, à savoir 6,8 milliards de francs. Quant à l'Etat, pour le moment, il tient également ses engagements.

Les hypothèses adoptées par la S.N.C.F. ont été acceptées par l'Etat, compte tenu des évolutions constatées en 1986. Elles ont donc été inférieures à celles du contrat de Plan.

Mais ce budget de 1987 restera tendu. Il implique, en effet, un effort de gestion, notamment une réduction nouvelle et sévère des effectifs puisqu'une nouvelle réduction de 8 000 emplois, aprés la suppression supérieure à 8 000 emplois de cette année, est prévue. Apparemment, la capacité d'absorption de ces suppressions d'emplois par les départs en retraite fait même craindre, à court terme, non seulement un quasi-arrêt des embauches, mais même un recours à des licenciements déguisés, et donc une remise en cause du statut du cheminot ainsi qu'un risque de démantélement du réseau et des activités.

Aussi, monsieur le ministre, la crainte des personnels est-elle que l'entreprise s'épuise à réaliser les objectifs financiers du contrat de Plan, avec un faible espoir de rattraper en économies les recettes manquantes, même si le redressement récent du trafic marchandises tempére ces inquiétudes.

Alors, monsieur le ministre, l'Etat ne serait-il pas tenté de remettre en cause le contrat de Plan pour revoir à la baisse, contraintes budgétaires aidant, et non pas à la haus comme le voudraient l'esprit et le contexte du contrat init pour un redressement durable de la S.N.C.F. ?

Tout redressement définitif exigerait, en effet, une réduction des charges financières. N'oublions pas que celles-ci représentent 20 p. 100 de la valeur ajoutée produite...

M. André Fanton et M. Jacques Godfrain. Quelle logorrhée !

M. Jean-Claude Portheault. ... et un rapport récent, demandé par le comité central d'entreprise, évoquait le fait qu'un cheminot sur cinq travaille pour les banques.

Si cette réduction de l'effort de l'Etat existait...

M. le président. Posez votre question, mon cher collègue.

M. Jean-Claude Portheault. ... ce serait, en effet, la remise en cause des efforts qui ont abouti, avec les contrats de Plan de 1985, à la définition du chemin, étroit, certes, mais à nos yeux le seul possible, conduisant au redressement financier et au développement commercial de la S.N.C.F.

M. André Fanton. Ouf !

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. Monsieur Portheault, le contrat est la loi des parties. Il en va ainsi du contrat signé entre l'Etat et la S.N.C.F. en 1985, qui prévoit le retour à l'équilibre brut d'exploitation de la S.N.C.F. en 1989.

Les résultats de 1985 sont conformes à ceux qui étaient escomptés. Ceux de 1986 le seront aussi dans les conditions que vous connaissez et rien ne permet de supposer qu'il n'en aille pas de même pour ceux de 1987. Vous avez d'ailleurs pu constater que, dans le projet de budget qui vous a été présenté, l'ensemble des engagements de l'Etat à l'égard de la société nationale a été effectivement tenu.

Pour 1987 donc, l'entreprise paraît en mesure de suivre les nécessités du contrat de Plan. D'ailleurs, il n'est pas assuré que les évolutions qui se sont manifestées au début de l'année 1986, et qui ont pesé lourdement sur les perspectives de la société nationale, se poursuivent en 1987. En tout état de cause, de nombreux efforts sont encore possibles au sein de l'entreprise : des efforts de productivité, mais également, s'agissant du groupe S.N.C.F., des efforts d'organisation, qui doivent être menés à terme.

Pour 1989, c'est-à-dire pour le renouvellement du contrat, des réflexions approfondies doivent être engagées sur les conditions et les modalités du fonctionnement de la S.N.C.F. Aussi ai-je annoncé très clairement qu'il convenait d'y réfléchir dès maintenant de façon à pouvoir dégager dans trois ans, et d'un commun accord, les solutions satisfaisantes.

En tout état de cause, l'évolution du trafic marchandises et du trafic voyageurs est suivie très attentivement par la société nationale et par le Gouvernement. Au cours de réunions très fréquentes les responsables de la S.N.C.F. rencontrent ceux de l'Etat.

En somme, je crois pouvoir affirmer que l'autonomie de gestion de l'entreprise sera parfaitement respectée dans l'application des engagements qu'elle a pris en 1985. Pour l'instant il n'y a pas lieu de s'inquiéter !

M. le président. La parole est à M. Emile Zuccarelli.

M. Emile Zuccarelli. Monsieur le ministre délégué, je vous ai écouté et lu attentivement, et j'ai noté avec intérêt l'évolution qui semble être la vôtre en ce qui concerne la question des transports aériens.

En effet, conscient des dangers de la déréglementation, vous prônez le service public en évitant toute confusion entre sercice public et monopole. Vous envisagez même d'introduire la concurrence dans l'attribution des lignes.

Il y a cinq mois, à propos des lignes de Corse, permettez-moi de vous le rappeler, je vous écrivais ceci : « Pour les lignes régulières, si nous n'estimons pas souhaitable une déréglementation qui serait à terme préjudiciable à l'usager, il nous paraît sain en revanche, qu'elles soient concédées selon une procédure de mise en concurrence inspirée de l'appel d'offres, ainsi que l'avait proposé le comité central d'enquête sur le coût et le rendement des services publics. »

Je me réjouis donc de constater cette convergence de vues, mais je m'inquiète de lire, à la page 24 du rapport pour avis de M. Claude Labbé, sur votre projet de budget, que les liaisons aériennes de la Corse ne s'inscrivent pas dans cette évolution. Le problème serait résolu en quelque sorte par l'attribution de la dotation dite de « continuité territoriale ».

La démarche est contestable pour un ensemble de raisons, à la fois économiques, juridiques et techniques : je ne saurais les développer dans cette brève question, mais je m'offre à vous les exposer dès qu'il vous sera possible de m'entendre.

En conclusion, monsieur le ministre, quand allez-vous appliquer aux liaisons aériennes de la Corse les principes conjoints de « service public » et de « concurrence », ainsi que vous vous proposez de le faire sur la liaison Paris-Avignon ?

Vous allez, je le sais, m'opposer les conventions en vigueur. Là, je vous réponds d'avance : si les lignes de la Corse ne sont certes pas des lignes internationales – oh non ! – elles ne sauraient être dédaignées sans dommage, et considérées comme des lignes intérieures. Parce que la Corse est une île, précisément, et parce qu'elle est une île touristique, les lignes aériennes ne sont pas comme des lignes intérieures ordinaires.

On nous « affuble » parfois, si j'ose dire, de particularismes injustifiés. Celui-là, en revanche, nous le revendiquons !

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, la desserte actuelle de la Corse est principalement assurée par Air France et par Air Inter dans le cadre d'une convention avec l'office des transports de la région Corse.

Mais une convention supplémentaire vient d'être conclue avec T.A.T. pour la ligne Marseille-Figari – sur l'enveloppe de la continuité territoriale, je le précise, car cela montre bien que les solutions pour desservir la Corse ne sont pas figées !

Bien entendu, d'autres liaisons sont envisageables, et d'ailleurs susceptibles d'être attribuées par le mécanisme de l'appel d'offres que vous avez vous-même retenu. Pour ma part, j'ai indiqué que c'était le mécanisme vers lequel je souhaitais m'orienter. Néanmoins, vous le savez comme moi, l'initiative en la matière appartient non pas au Gouvernement mais à l'office des transports de la région corse. J'attends donc que des propositions me soient faites. Le cas échéant, je ne manquerais pas de les suivre.

Rappel au règlement

M. Guy Malandain. Je demande la parole pour un rappel au réglement. *(Protestations sur les bancs du groupe du R.P.R.)*

M. André Fenton. Comment ! A cette heure !

M. le président. La parole est à M. Guy Malandain, pour un rappel au règlement.

M. Guy Malandain. Monsieur le président, je souhaite vous interroger sur l'organisation de nos travaux, eu égard au calendrier établi par la conférence des présidents, et appeler l'Assemblée à un peu de raison. Je formule donc un rappel au réglement fondé sur l'article 58, relatif à l'organisation de nos travaux.

Il nous reste encore à entendre pas mal de questions et de réponses, toutes, sans aucun doute, fort intéressantes. Ces questions méritent donc d'être posées comme prévu, en laissant suffisamment de temps aux ministres pour répondre.

Ensuite, il y aura l'examen des articles et la discussion des amendements. Or, il est plus de minuit et demi et je me rappelle que la conférence des présidents a prévu pour demain la suite de la discussion de ce projet de budget. L'examen du projet de budget pour l'environnement est, certes, également fixé à demain – mais pour ce qu'il reste du ministère de l'environnement, la discussion ne demandera guère de temps. D'ailleurs, après les questions au Gouvernement, il restera encore du temps l'après-midi, sans compter demain soir.

Bref, nous avons toute une journée pour achever ce débat. Dès lors, monsieur le président, ne serait-il pas plus raisonnable de l'interrompre à présent pour travailler convenablement et tranquillement, demain matin, après-midi et soir, à l'étude de ce budget extrêmement important – si j'en juge par la présence de nos collègues dans l'hémicycle. *(Exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

S'ils écoutaient, la discussion irait plus vite et serait facilitée.

Vous paraît-il plus raisonnable d'en terminer , monsieur le président, avec les questions, ce qui nous conduira au moins jusqu'à une heure trente ? *(Protestations sur les bancs du groupe du R.P.R.)*

M. André Fenton. Maintenant que les membres du groupe socialiste ont posé leurs questions, évidemment...

M. Jacques Godfrain. C'est leur faute si ça dure !

M. le président. Monsieur Malandain, vous avez la chance, au groupe socialiste, d'avoir presque fini de poser vos questions, mais ce n'est pas le cas d'un autre groupe qui n'a pas épuisé son temps. Or ses membres m'ont fait savoir qu'ils espéraient pouvoir s'exprimer ce soir.

De son côté, M. le ministre, après avoir fait exactement la même analyse que vous, s'est rendu compte que la séance de demain matin pourrait être écourtée. C'est la raison pour laquelle elle ne commencera qu'à onze heures.

En revanche, nous allons essayer d'en terminer avec les questions vers une heure dix. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. Charles Fèvre, *rapporteur pour avis.* Nous venons de perdre quatre minutes !

Reprise de la discussion

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

M. Augustin Bonrepaux. Monsieur le ministre, avec l'entrée de l'Espagne dans la Communauté européenne, l'amélioration des liaisons routières pour franchir les Pyrénées devient d'une urgente actualité, encore accentuée par le choix de la ville de Barcelone pour les jeux Olympiques.

Une étude réalisée au cours de l'année 1985 a montré que la liaison routière entre Toulouse et Barcelone présentait un très grand intérêt, aussi bien pour constituer un nouvel axe de communication entre ces deux régions, fortement industrialisées, que pour développer économiquement toute la zone comprise entre ces deux villes.

L'Espagne ayant déjà de son côté réalisé les travaux d'amélioration de l'itinéraire de la vallée du Llobregat et le percement du tunnel du Cadi va entreprendre, d'ici à 1989, le prolongement de l'autoroute de Barcelone jusqu'à Manresa. Il reste à équiper le côté français par l'aménagement de la nationale 20 entre Toulouse et la frontière espagnole et par le percement du tunnel du Puymorens.

Les collectivités locales intéressées, les départements de l'Ariège, des Pyrénées-Orientales, de la Haute-Garonne, les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon ont constitué une association pour la réalisation du tunnel du Puymorens : s'y sont associés de nombreuses autres collectivités et organismes consulaires de ces régions, sans parler du Limousin, de la Catalogne et de l'Andorre. L'association a fait réaliser une étude dont les premières conclusions mettent en évidence l'impact économique considérable de cet équipement.

Malheureusement, nous ne pouvons avoir le résultat définitif ce jour, en raison des retards pris par les rapports de trafic du C.E.T.E. de Bordeaux et surtout par l'étude de tracé du C.E.T.U. – nous n'en n'avions pas encore connaissance jusqu'à ces derniers jours.

Pourtant, les collectivités locales ont déjà manifesté l'intérêt qu'elles portaient à cette opération en inscrivant, dès 1985, un crédit de 750 000 francs – équivalent à celui affecté par l'Etat – pour les premières études. Au moment où les jeux Olympiques sont annoncés à Barcelone pour 1992, il paraît important qu'une décision de l'Etat intervienne au plus tôt pour le lancement des études de faisabilité afin que tout soit prêt. *(Exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et de l'U.D.F.)*

M. le président. Veuillez poser votre question, mon cher collègue !

M. Augustin Bonrepaux. Elle arrive, monsieur le président ! Une étude de faisabilité doit être lancée dès 1987, avec l'objectif d'une mise en service de cet ouvrage lors des jeux Olympiques de Barcelone. Les collectivités locales ayant déjà manifesté leur volonté de coopérer à cet équipement, le financement ne devrait pas poser de problème majeur sur une telle période, quel que soit le montage retenu pour la construction et le financement de cet équipement. *(Exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et de l'U.D.F.)*

M. le président. Votre question, monsieur le député, ou je vous coupe la parole !

M. Augustin Bonrepaux. Monsieur le ministre, je souhaiterais connaître le point de vue de votre ministère sur ce projet.

Plus précisément, quels crédits l'Etat entend-il consacrer aux études dès 1987 ?

Quelle participation sera sollicitée parallèlement auprés des collectivités locales pour compléter ce financement ?

Quels crédits peuvent être espérés de l'Europe au titre des P.I.M., programmes intégrés méditerranéens ?

Et, plus généralement, quelle programmation est retenue par votre ministère pour la construction du tunnel de Puymorens en vue de sa mise en service en 1992 ?

M. André Fanton. C'est une avalanche de questions ! Pas de rappel au règlement, monsieur Malandain ?

M. Guy Malandain. Chiche ! *(Sourires.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Les deux liaisons internationales les plus intéressantes, passent bien entendu, l'une par le col du Perthus et l'autre par Hendaye.

Cela étant, je comprends les préoccupations des régions en amont du col de Puymorens et quel intérêt peut présenter la traversée de la frontière espagnole par la nationale 20, qui devrait donc être aménagée.

Seulement, ces choix seront faits avec les régions : car, pour le 10e Plan...

M. Guy Bêche. Il y aura un 10e Plan ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. ... la région Midi-Pyrénées dira, comme les autres, quelles sont ses priorités. Le coût de construction du tunnel de Puymorens, long de 4 800 mètres, est estimé à 400 millions de francs. L'étude prévisible de trafic fait apparaître 2 000 véhicules par jour seulement, c'est-à-dire des recettes qui couvriront les frais d'exploitation, mais non les amortissements ni les frais financiers.

Tels sont les éléments du débat. Nous sommes absolument prêts à continuer les efforts et l'Etat engagera 750 000 francs pour poursuivre les études techniques. Ensuite, compte tenu du coût, de la rentabilité et du trafic, les régions devront discuter quelles sont, à l'intérieur de leurs enveloppes, les priorités qu'elles souhaitent établir.

J'ai déjà parlé du Massif central et de l'Ile-de-France. Les priorités s'additionnent et il faut dégager, parmi les priorités, celles qui paraissent les plus essentielles, si je puis dire. Il s'agit donc d'une négociation à entamer avec la région Midi-Pyrénées.

M. Maurice Ligot, *rapporteur spécial.* Absolument !

M. le président. Nous revenons aux questions du groupe du R.P.R.

La parole est à M. Jacques Godfrain.

M. Guy Bêche. Pour deux minutes !

M. Jacques Godfrain. Monsieur le ministre, ma brève question *(Très bien ! sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)* concerne l'ensemble des villes de France qui bénéficient d'un transport aérien.

A ce jour, pour être reliée par la voie des airs, une ville doit déposer une demande auprés du C.S.A.M., le conseil supérieur de l'aviation marchande. La plupart du temps, le ministre prend la décision en suivant l'avis du C.S.A.M. sur la ligne à attribuer à une compagnie.

Or, récemment, monsieur le ministre délégué, vous avez tenu des propos extrêmement intéressants sur l'avenir des attributions des transporteurs – d'autant plus intéressants qu'ils se placent à l'évidence dans la perspective de ce qui va se passer en Europe à l'horizon 1990-1992. Il serait d'ailleurs bon que tous les responsables politiques élus se rendent bien compte que nous entrerons alors dans une ére de concurrence et d'appels d'offre en ce qui concerne le transport aérien.

Ainsi, les transporteurs vont devoir changer leurs habitudes, sans parler des personnels des compagnies aériennes, des administratifs, bref de tous ceux qui gravitent autour du transport aérien dans les aérodromes et dans les collectivités locales.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, j'aimerais connaître votre conception de l'avenir des compagnies aériennes intérieures sur l'ensemble du territoire français. De plus, comment peut-on envisager que ces lignes seront désormais affectées ? *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

M. André Fanton. Voilà, c'est cela deux minutes, monsieur Bêche !

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, l'Etat, lié par la convention qui garantit à Air Inter jusqu'à l'an 2000 l'exclusivité de la desserte de certaines lignes, celles qu'Air Inter assure, sous réserve de la caducité éventuelle de la convention compte tenu de l'évolution du droit européen.

D'autes liaisons sont assurées dans les mêmes conditions, mais elles font l'objet de conventions spécifiques avec d'autres compagnies. Elles sont susceptibles, elles aussi, de se trouver remises en cause par l'application des normes européennes. En effet, il existera en 1992 un marché intérieur unique en matière d'aviation, avec les conséquences qu'entraînera la nouvelle situation, notamment pour le « cabotage » possible par les compagnies des autres pays de la Communauté.

Il est également possible qu'avant 1992 les liaisons entre les aéroports de catégorie II et III sur l'ensemble du territoire européen puissent bénéficier d'une libéralisation plus rapide que prévu, dès 1989, par exemple.

Nous nous trouverons donc incontestablement confrontés soit à l'échéance 1989, soit à l'échéance 1992, à la nécessité de revoir les conditions des liaisons entre les différentes villes de France. Dans l'immédiat, il est possible d'envisager – j'ai eu l'occasion de le préciser récemment, vous avez eu raison de le rappeler – l'attribution par appel d'offres de liaisons nouvelles mais également de liaisons susceptibles de tomber en déshérence à partir du moment où le titulaire des droits ne les exploiterait pas.

Indépendamment de l'évolution inéluctable du droit européen, compte tenu notamment de l'arrêt récent de la Cour de Luxembourg, il existe des possibilités d'évolution très rapides du transport aérien intérieur. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

M. le président. La parole est à M. Gérard César.

M. Gérard César. Dans le cadre de l'aménagement du territoire, les chartes intercommunales et les opérations programmées d'amélioration de l'habitat sont des outils privilégiés pour permettre diverses réalisations indispensables à la survie de la population rurale.

Au cours d'une opération « O.P.A.H. », il est indispensable, par des moyens privilégiés, de permettre qu'à l'orée du XXIe siècle l'habitat vétuste, sans le moindre confort, disparaisse pour faire place à des logements qui permettront à nos jeunes et à nos aînés de vivre correctement dans le monde rural.

Ces travaux procureront une plus grande activité à nos artisans locaux.

Dans le cadre de ces opérations programmées d'amélioration de l'habitat rural, pensez-vous, monsieur le ministre, continuer à mettre en œuvre les directives permettant le financement des études indispensables et, de plus, maintenir, voire augmenter, le montant des crédits nécessaires à l'agence natinale pour l'amélioration de l'habitat ? *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Les chartes qui font suite au plan d'aménagement rural sont intéressantes dans la mesure où il s'agit de documents de réflexion et d'orientation.

L'Etat n'est intéressé directement que par la délimitation du périmètre. Il l'est aussi par le concours des services extérieurs, les D.D.A. ou les D.D.E., à l'étude et à la réflexion d'ensemble.

Mais il est bien entendu que, dès lors qu'il y a eu une réflexion intercommunale, il y a une certaine priorité dans la réalisation des opérations programmées d'amélioration de l'habitat. Pour ma part, je considère comme prioritaire cette réaliaation dans la mesure où elle permet, non seulement la rénovation de l'habitat ancien, mais encore les opérations d'urbanisme qui soutiennent et améliorent la qualité des services en milieu rural.

C'est pourquoi, tant par les primes d'amélioration de l'habitat, pour les propriétaires occupants - elles augmentent de 27 p. 100 dans le budget - que par une certaine progression des crédits de l'A.N.A.H., je pense répondre à l'essentiel des demandes d'opérations programmées d'amélioration de l'habitat afin que ne se forment pas dans ce secteur des files d'attente, compte tenu de l'intérêt de ces opérations pour le milieu rural. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

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

M. Claude Dhinnin. Monsieur le ministre, vous avez pris les mesures fiscales dans le dessein de relancer la construction de logements neufs et je m'en réjouis.

Avez-vous l'intention de prendre également des mesures pour encourager l'accession aux logements anciens, aux maisons en particulier ? Ces logements représentent notre patrimoine national. Or nous constatons que bien souvent ils se dégradent faute, bien souvent, de mesures incitatives à leur rachat.

Je souhaite que vous puissiez aussi annoncer très prochainement des mesures d'encouragement à la rénovation de ces logements. Sans oublier les économies d'énergie : je n'y insiste pas car d'autres en ont parlé. Ce n'est pas parce que le fioul et le gaz sont aujourd'hui moins chers que nous devons relâcher notre politique d'économies d'énergie. En la matière, soyons prévoyants ! De plus, de telles mesures permettraient de relancer davantage encore l'industrie du bâtiment, tout particulièrement le secteur de l'artisanat.

Monsieur le ministre, j'appelle aussi votre attention sur la situation du département du Nord en matière de dotation en prêts locatifs aidés. J'aimerais que vous me précisiez si l'enveloppe sera en nette progression par rapport à celles des années précédentes. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du R.P.R.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur le député, deux oui, un non, une réflexion ! *(Sourires.)*

Oui, les programmes de réhabilitation des logements anciens sont en progression.

Oui, les conditions de la mobilité dans le secteur de l'ancien sont facilitées dans la mesure où les taux des prêts du marché libre ont baissé de 2 à 3 p. 100 dans les derniers mois, ce qui favorisera la mobilité et l'achat de l'ancien.

Non, en ce qui concerne l'utilisation des déductions fiscales. En effet, comme il y avait une enveloppe déterminée, d'environ 2 milliards de francs pour ces déductions, nous les avons concentrées pour augmenter l'offre de logement dans le neuf. Si nous les avions distribuées en partie pour le logement ancien, elles n'auraient pas eu la même efficacité et elles auraient pu être partagées entre le propriétaire et le locataire.

La réflexion est la suivante : dans le département du Nord, il y a abondance des logements vacants dans le parc d'H.L.M. Par conséquent, l'effort principal doit porter sur la réhabilitation. Il est difficile de lancer des programmes neufs importants dès lors qu'il y a plusieurs milliers de logements vacants dans le secteur H.L.M.

M. le président. La parole est à M. Yvan Blot.

M. Yvan Blot. Monsieur le ministre, je sais que vous mesurez pleinement l'intérêt de la rocade Est de Calais qui permettrait de relier les installations portuaires de cette ville à l'autoroute A 26 en voie d'achèvement.

Vous avez bien voulu, dans un courrier du 23 octobre dernier, m'indiquer tout l'intérêt que vous portiez à cette opération et me préciser que l'avant-projet dont le coût est estimé à 106 millions de francs doit être incessamment adressé à vos services centraux.

Vous émettez, par ailleurs, le souhait d'une participation des partenaires locaux. Je puis vous préciser qu'en ce qui concerne la ville de Calais et la chambre de commerce et d'industrie, celles-ci sont prêtes à apporter un financement complémentaire.

Je tiens toutefois à appeler votre attention, monsieur le ministre, sur l'urgence toute particulière des travaux concernant cette rocade Est, compte tenu de l'arrivée prochaine des *ferries* géants qui vont être mis en service sur le parcours du Transmanche. En effet, le premier d'entre eux doit entrer en service à partir du printemps prochain et nous craignons que l'arrivée de ces bateaux de taille très imposante ne fassent qu'accroître les difficultés de transport qui existent déjà entre Calais et le réseau routier national.

C'est pourquoi je vous serais reconnaissant de bien vouloir faire examiner par vos services la possibilité d'accélérer les études en cours, de façon que cette rocade Est puisse voir le jour le plus rapidement possible dans les années qui viennent.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je mesure pleinement, monsieur Blot, l'intérêt qu'offre la réalisation de la rocade Est de Calais. Elle aura incontestablement une fonction de desserte et de restructuration des échanges internes dans les zones habitables prévues au Nord-Est de l'agglomération.

Mais ce projet ne figure ni dans le contrat de Plan conclu entre l'Etat et la région, ni dans l'avenant prévu pour la période 1986-1988. Or, cet avenant est important puisqu'il porte sur dix opérations, notamment les sections de la rocade littorale comprise entre la A 26 et Marck, entre la rocade Sud de Calais et l'autoroute A 26 ainsi que la mise à deux fois trois voies de la rocade Sud de Calais.

La rocade Est doit donc être financée sur les seules ressources limitées du programme général, hors contrat de Plan, hors avenant, et les études se poursuivent : un crédit de 400 000 francs est inscrit au budget de cette année. L'avant-projet de l'opération dont le coût est estimé à 106 millions de francs doit être prochainement adressé à mes services centraux. Je veillerai à ce que les études soient instruites le plus rapidement possible en souhaitant que les partenaires locaux de l'Etat puissent mobiliser leurs efforts pour accélér le financement de l'opération.

Mais en l'état actuel, compte tenu des deux contrats, le contrat initial et l'avenant, il m'est difficile d'aller plus loin, sauf si des substitutions étaient possibles. Pour le moment il

m'est impossible de vous répondre par l'affirmative, compte tenu de l'importance des travaux réalisés dans cette section et dans la région Nord - Pas-de-Calais.

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

M. François Grussenmeyer. Par sa situation géo-économique, l'Alsace constitue une véritable vitrine de la France sur l'Europe rhénane. Pour conforter le nord de cette région dans son rôle moteur au sein de l'économie, les gouvernements de la Ve République d'avant 1981 avaient accordé la prime régionale d'aménagement du territoire. Sa suppression en 1982 a eu des répercussions néfastes : plus d'implantations bien sûr, mais fermeture de dizaines d'usines et diminution de 1300 emplois. Sans les 6 000 travailleurs frontaliers, la région du nord de l'Alsace serait économiquement sinistrée.

Une action résolue s'impose. La D.A.T.A.R. se doit de réétudier sa stratégie à l'égard de cette zone frontalière. Pourquoi ne pas réfléchir à la création d'une zone transfrontalière de technologie et d'innovation, ce qui permettrait de surmonter les nombreux problèmes liés aux frontières ?

L'Alsace est une région d'ouverture internationale, en contact direct de deux économies puissantes. Cet atout ne doit pas être négligé ; c'est la raison pour laquelle je me permets de demander que le nord de l'Alsace soit reclassé dans la carte des aides et qu'un comité interministériel de l'aménagement du territoire soit consacré à cette région. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du R.P.R.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur Grussenmeyer, lors de l'inauguration de la foire de Strasbourg, vous avez, comme moi, noté l'importance des perspectives alsaciennes puisque nous annoncions, lors de cette inauguration, que le nombre des emplois salariés progresserait probablement en Alsace de l'ordre de 2 000 à 2 500.

Cela dit, vous posez le problème de la carte des aides. La Communauté estime déjà que la France a un niveau géographique de bénéficiaires de la prime d'aménagement du territoire important puisque supérieur à 40 p. 100. Elle nous demande la réduction du nombre des zones.

M. François Grussenmeyer. Elle exagère !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Je ne suis pas sûr, compte tenu des multiples dispositions qui peuvent exister et que vous connaissez parfaitement, que l'Alsace ait vraiment besoin de ce dispositif car je puis vous assurer que tous les contacts avec les investisseurs étrangers que nous avons maintenant nous montrent que l'Alsace, même sans prime, est remarquablement située dans la compétition internationale et vous savez parfaitement que lorsqu'il y a des cas spécifiques, nous sommes prêts à les étudier très attentivement.

Voilà la réponse pour laquelle, en fait, sans modification de la carte des aides, vous pouvez avoir globalement satisfaction sur le fond.

M. François Grussenmeyer. Et si nous n'avions pas les frontaliers ?...

M. le président. La parole est à M. Arnaud Lepercq.

M. Arnaud Lepercq. Monsieur le ministre, de nombreux particuliers accédant à la propriété ont souscrit des emprunts à un taux progressif dans les années 1982, 1983, 1984, destinés à l'accession à la propriété de leur habitation principale. Aujourd'hui, il est indéniable que certains d'entre eux rencontrent de très sérieuses difficultés pour faire face aux remboursements auxquels ils sont astreints, compte tenu des annuités qui accusent une forte progression, de la diminution de l'inflation et de la stagnation du pouvoir d'achat.

Les pouvoirs publics ont indiqué aux établissements financiers qu'ils étaient favorables à ce que, sur demande de l'emprunteur, les conditions de remboursement ou de rééchelonnement de l'emprunt soient facilitées. Malheureusement, ceux-ci ne font aucune publicité à ce sujet...

M. André Fanton. Eh oui !

M. Arnaud Lepercq. ... et même tentent de dissuader les emprunteurs potentiels.

Aussi je vous remercie, monsieur le ministre, de bien vouloir nous donner toutes les précisions sur ce problème qui touche de nombreuses familles à revenus souvent modestes. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. Monsieur Lepercq, ni M. Balladur ni moi-même ne souhaitons donner des ordres aux banques parce que, vous le savez parfaitement, si on prend une mesure générale, beaucoup voudront en bénéficier et, finalement, les nouveaux emprunteurs de demain devront payer les facilités ainsi offertes.

Cela dit, il a été demandé aux banques, dans les cas très difficiles, que je situe à 2 p. 100, ou difficiles, que j'estime à 6 p. 100, un rééchelonnement des prêts. C'est fait par un nombre important d'entre elles. L'une des plus importantes dans le domaine du logement - je ne veux pas la citer ici pour ne pas faire de distinction - a ramené à 12 p. 100 l'ensemble de ses prêts quelquefois calculés à 15 ou 16 p. 100.

Deuxième disposition prise, la possibilité, même en cas d'impayés, de continuer à bénéficier de l'aide personnalisée au logement pendant trente-neuf mois au lieu de six.

Enfin, j'étudie comme mesure nouvelle le refinancement des prêts complémentaires, qui ont souvent été faits à taux très élevés et qui ont provoqué les difficultés, par l'intermédiaire du 1 p. 100 des employeurs. Le montant de ces prêts vient, je le rappelle, de passer en moyenne de 30 000 francs à un plafond de 100 000 francs lorsque l'emprunteur a trois enfants à charge, cela pour la région Ile-de-France.

M. Charles Revet. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports. C'est un élément extrêmement important parce que ces prêts à 3 ou 4 p. 100 permettent de financer l'apport personnel et évitent une trop lourde charge pour le candidat à l'accession à la propriété.

Quant à ceux qui sont vraiment dans une situation impossible, je prévois en leur faveur la possibilité de changer de statut d'occupation en passant du statut de propriétaire au statut de locataire. L'organisme d'H.L.M. rachèterait la propriété de ces candidats malheureux en leur permettant, à eux ainsi qu'à leur famille, de rester dans leur logement sans être obligés de déménager ou pire, comme cela s'est produit dans le passé, d'être obligés de vendre à la moitié de son prix un logement pour l'achat duquel ils avaient eu beaucoup de mal à épargner.

Ces quatre dispositions : rééchelonnement des prêts, aide personnalisée au logement pendant trente-neuf mois, refinancement des prêts complémentaires avec le 1 p. 100 employeur et, enfin, possibilité de revenir au statut de locataire, me permettent de dire que, désormais, si l'on regroupe ces quatre données dans les prochaines semaines, nous devrions répondre à l'ensemble des cas les plus dramatiques de ces familles qui ont fait des efforts et qui se sont trouvées, compte tenu des taux d'intérêt, ou de leur nouvelle situation, ou encore du chômage, dans des cas qui imposent une certaine solidarité de la nation. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

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

M. Christian Demuynck. Monsieur le ministre délégué aux transports, je voudrais appeler votre attention sur le problème de nos concitoyens des départements et territoires d'outre-mer qui désirent effectuer un voyage dans leur région d'origine.

Ils sont nombreux, en effet, à venir en métropole afin de trouver un emploi. Ils veulent parfois retourner dans leur région, et cette aspiration est tout à fait légitime : la plupart des gens rêvent à un moment ou à un autre de leur vie de revoir leur pays natal et les parents qui y sont restés. Mais, en l'occurrence, il y a le problème de la distance.

Le retour au pays se présente sous des formes différentes. D'abord, du fait de la durée des congés payés ou des vacances scolaires ; ensuite, du fait de la nécessité, parfois, d'un aller-retour rapide pour régler divers problèmes, ou à la

suite du décès d'un parent ou d'un proche. Ces difficultés sont particulièrement dures à assumer, compte tenu des tarifs aériens.

Des aides sont déjà accordées. Je vous demande, monsieur le ministre, quelles sont les meaures de soutien financier que vous envisagez de prendre. Je pense notamment à une politique tarifaire dégressive d'Air France, à l'amélioration de la desserte de ces départements par des vols de charters, mais aussi à de nouvelles facilités financières qui pourraient être accordées pour favoriser le transport entre la métropole et les D.O.M.-T.O.M. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. le ministre chargé des transports. Monsieur le député, depuis le printemps dernier, l'amélioration des conditions de desserte aérienne des départements et des territoires d'outre-mer a été au premier plan des préoccupations du Gouvernement. Des mesures ont été ainsi prises qui ont autorisé les compagnies de charters à assurer les voyages à partir de Paris. Les premiers résultats de ces mesures ont été un accroissement très sensible du trafic tant de la compagnie nationale que des compagnies charters, mais une autre particularité, et c'était d'ailleurs l'un des objectifs recherchés, a été une diminution très sensible des tarifs ; une première fois au 1er juillet ; la deuxième baisse interviendra au 1er décembre à la faveur de la création, par la compagnie nationale Air France des tarifs tricolores. Contrairement à ce qui se passait jusqu'à présent, on pourra partir en période rouge et revenir en période verte sans payer le prix fort à l'aller et au retour. C'est la raison pour laquelle on pourra constater des diminutions trés sensibles des tarifs de liaison entre Paris et les départements d'outre-mer.

S'agissant des aides à nos compatriotes des départements et territoires d'outre-mer, je rappelle qu'un agent de l'Etat a la possibilité d'obtenir une fois tous les trois ans la gratuité du voyage pour lui-même et pour sa famille. Environ 30 000 agents sont bénéficiaires de ces dispositions, et l'extension de ces dispositions est en cours en faveur des agents des collectivités locales et des agents hospitaliers.

Dans le cas plus précis que vous signalez, à savoir celui de personnes à faibles revenus qui peuvent avoir trés légitimement le souhait de retourner dans leur département d'origine, je rappelle que l'agence nationale pour l'insertion et la promotion des travailleurs d'outre-mer peut, par le biais d'une subvention d'Etat administrée par le ministère des départements et territoires d'outre-mer, accorder des réductions de 20 à 60 p. 100 sur les prix du trajet. A titre indicatif, je vous signale que, l'an dernier, 11 000 personnes ont bénéficié de ces dispositions. Il est incontestable qu'un effort très important a été réalisé non seulement pour améliorer les dessertes de l'outre-mer, mais également pour abaisser trés sensiblement le coût de ces voyages lointains indispensables pour nos compatriotes d'outre-mer. *(Applaudissements sur les bancs de groupes U.D.F. et R.P.R.)*

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

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

3

ORDRE DU JOUR

M. le président. Conformément à la demande du Gouvernement, aujourd'hui, à onze heures, première séance publique.

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1987, n° 363 (rapport n° 395 de M. Robert-André Vivien, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Equipement, logement, aménagement du territoire et transports ; articles 55 et 72 ; budget annexe de la navigation aérienne *(suite)*.

Services communs et transports terrestres :

Annexe n° 25. – M. Michel Barnier, rapporteur spécial ; avis n° 400, tome XI de M. Franck Borotra, au nom de la commission de la production et des échanges.

Aviation civile, météorologie et budget annexe de la navigation aérienne :

Annexe n° 23. – M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial ; avis n° 400, tome VIII (aviation civile et météorologie) de M. Claude Labbé, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 397, tome X (aviation civile et météorologie) de M. Bruno Gollnisch, au nom de la commission des affaires étrangères.

Urbanisme et logement :

Annexe n° 26. – M. Maurice Ligot, rapporteur spécial ; avis n° 400, tome XIII de M. Charles Fèvre, au nom de la commission de la production et des échanges.

Aménagement du territoire :

Annexe n° 22. – M. Jean-Pierre Balligand, rapporteur spécial ; avis n° 400, tome VII de M. Jean Royer, au nom de la commission de la production et des échanges.

Crédit de l'environnement :

Annexe n° 24. – M. Alain Richard, rapporteur spécial ; avis n° 400, tome IX de M. Yves Tavernier, au nom de la commission de la production et des échanges.

A quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

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

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée le mercredi 29 octobre 1986, à une heure cinq.)

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

LOUIS JEAN.

ERRATUM

au compte rendu intégral de la 1re séance du 22 octobre 1986 (*Journal officiel*, Débats de l'Assemblée nationale, du 23 octobre 1986).

Page 5121, 2e colonne :

Rétablir ainsi les applaudissements à la fin de l'intervention de M. Alain Griotteray :

(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F., du R.P.R. et Front National [R.N.]).

ORDRE DU JOUR ÉTABLI EN CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

(Réunion du mardi 28 octobre 1986)

L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au **vendredi 14 novembre 1986** a été ainsi fixé en conférence des présidents :

Mardi 28 octobre 1986, le soir, à *vingt et une heures trente :*

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1987 (nos 363, 395, 396 à 400).

Equipement, logement, aménagement du territoire et transports, sauf environnement, et navigation aérienne (*suite*).

Mercredi 29 octobre 1986, le matin à *neuf heures trente,* l'après-midi, à *quinze heures,* après les questions au Gouvernement et le soir, à *vingt et une heures trente :*

Equipement, logement, aménagement du territoire et transports, sauf environnement, et navigation aérienne (*suite*) ;

Equipement, logement, aménagement du territoire et transports :

– Environnement.

Jeudi 30 octobre 1986, le matin, à *neuf heures trente,* l'après-midi, à *quinze heures,* et le soir, à *vingt et une heures trente :*

Agriculture ;

B.A.P.S.A.

Vendredi 31 octobre 1986, le matin, à *neuf heures trente,* l'après-midi, à *quinze heures,* et le soir, à *vingt et une heures trente :*

Industrie, postes et télécommunications, tourisme :

– Industrie ;

– Postes et télécommunications.

Lundi 3 novembre 1986, le matin, à *dix heures,* l'après-midi, à *quinze heures,* et le soir, à *vingt et une heures trente :*

Industrie, postes et télécommunications, tourisme :

- Tourisme ;

Education nationale :

- Enseignement scolaire.

Mardi 4 novembre 1986, le matin, à *neuf heures trente,* l'après-midi, à *seize heures,* et le soir, à *vingt et une heures trente :*

Education nationale :

- Enseignement scolaire (*suite*) ;
- Recherche et enseignement supérieur ;

Premier ministre :

- Jeunesse et sports.

Mercredi 5 novembre 1986, le matin, à *neuf heures trente,* l'après-midi, à *quinze heures,* après les questions au Gouvernement et le soir, à *vingt et une heures trente,* et **jeudi 6 novembre 1986,** le matin, à *neuf heures trente,* l'après-midi, à *quinze heures,* et le soir, à *vingt et une heures trente :*

Affaires sociales et emploi.

Vendredi 7 novembre 1986, le matin, à *neuf heures trente,* l'après-midi, à *quinze heures,* et le soir, à *vingt et une heures trente :*

Intérieur ;

Economie, finances et privatisation :

- Charges communes ;

Comptes spéciaux du Trésor ;
Taxes parafiscales ;
Rapatriés.

Samedi 8 novembre 1986, le matin, à *neuf heures trente,* et l'après-midi, à *quinze heures :*

Départements et territoires d'outre-mer.

Mercredi 12 novembre 1986, le matin, à *dix heures,* l'après-midi, à *quinze heures,* après les questions au Gouvernement et le soir, à *vingt et une heures trente :*

Défense.

Jeudi 13 novembre 1986, le matin, à *neuf heures trente,* l'après-midi, à *quinze heures,* et le soir, à *vingt et une heures trente,* et **vendredi 14 novembre 1986,** le matin, à *neuf heures trente,* éventuellement l'après-midi, à *quinze heures* et le soir, à *vingt et une heures trente :*

Culture et communication :

- Communication ;

Economie, finances et privatisation :

- Services financiers ;
- Commerce extérieur ;

Monnaies et médailles ;
Imprimerie nationale ;
Articles non rattachés ;
Seconde délibération ;
Vote sur l'ensemble.

MODIFICATION A LA COMPOSITION DES GROUPES

(Journal officiel, Lois et décrets, du 29 octobre 1986)

GROUPE SOCIALISTE
(198 membres au lieu de 197)

Ajouter le nom de M. Alain Billon.

LISTE DES DEPUTES N'APPARTENANT A AUCUN GROUPE
(12 au lieu de 13)

Supprimer le nom de M. Alain Billon.

COMMISSION MIXTE PARITAIRE

COMMISSION MIXTE PARITAIRE CHARGÉE DE PROPOSER UN TEXTE SUR LE PROJET DE LOI COMPLÉTANT LA LOI N° 86-897 DU 1er AOÛT 1986 PORTANT RÉFORME DU RÉGIME JURIDIQUE DE LA PRESSE ET LA LOI N° 86-1067 DU 30 SEPTEMBRE 1986 RELATIVE A LA LIBERTÉ DE COMMUNICATION

Composition de la commission

A la suite des nominations effectuées par l'Assemblée nationale le mardi 28 octobre 1986 et par le Sénat dans sa séance du mardi 21 octobre 1986, cette commission est ainsi composée :

Députés

Membres titulaires : MM. Jacques Barrot ; Michel Péricard ; Jean-Paul Fuchs ; Bertrand Cousin ; René Béguet ; Jean-Jack Queyranne ; Roland Carraz.

Membres suppléants : Mme Marie-Thérèse Boisseau ; MM. Bruno Bourg-Broc ; Michel Pelchat ; Jean-Hugues Colonna ; Mmes Catherine Trautmann ; Muguette Jacquaint ; M. Gabriel Domenech.

Sénateurs

Membres titulaires : MM. Maurice Schumann ; Adrien Gouteyron ; Pierre Vallon ; Edgar Faure ; Philippe de Bourgoing ; Jacques Carat ; Léon Eeckhoutte.

Membres suppléants : MM. André Diligent ; Michel Miroudot ; Jacques Pelletier ; Mme Danielle Bidard-Reydet ; MM. Marcel Vidal ; Michel Maurice-Bokanowski ; Jacques Habert.

NOMINATION D'UN MEMBRE D'UNE COMMISSION

(Application de l'article 38, alinéa 4, du règlement)

Le groupe socialiste a désigné M. Alain Billon pour siéger à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

Candidature affichée le mardi 28 octobre 1986, à dix-neuf heures.

Cette nomination prend effet dès sa publication au *Journal officiel.*

ABONNEMENTS

Codes	EDITIONS — Titres		FRANCE et outre-mer — Francs	ETRANGER — Francs
	DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :			
03	Compte rendu	1 an	105	806
33	Questions	1 an	105	525
83	Table compte rendu		50	82
83	Table questions		50	80
	DEBATS DU SENAT :			
08	Compte rendu	1 an	96	506
38	Questions	1 an	96	331
86	Table compte rendu		50	77
86	Table questions		30	49
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :			
07	Série ordinaire	1 an	654	1 503
27	Série budgétaire	1 an	196	283
	DOCUMENTS DU SENAT :			
09	Un an		654	1 469

Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :
- **03** : compte rendu intégral des séances ;
- **33** : questions écrites et réponses des ministres.

Les DEBATS du SENAT font l'objet de deux éditions distinctes :
- **05** : compte rendu intégral des séances ;
- **38** : questions écrites et réponses des ministres.

Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :
- **07** : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.
- **27** : projets de lois de finances.

Les DOCUMENTS DU SENAT comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15

Téléphone : Renseignements : 45-75-62-31
Administration : 45-78-61-39

TELEX : 201176 F DIRJO-PARIS

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

Prix du numéro : **2,80 F**

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

Paris. - Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix. 103862910-001086