

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991-1992

(49^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Luratech

2^e séance du lundi 4 novembre 1991

www.luratech.com



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. GEORGES HAGE

1. Loi de finances pour 1992 (deuxième partie). - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5415).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE (p. 5415)

Transports terrestres, routes et sécurité routière (suite)

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.

Réponses de M. Paul Quilès, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace, et de M. le secrétaire d'Etat aux questions de : MM. René Beaumont, André Rossinot, Jean-Yves Gateaud, Daniel Chevallier, Philippe Bassinet, Jean-Luc Reitzer, Philippe Auberger, Michel Voisin, Gérard Grignon, François Rochebloine, Jacques Brunhes, Jean-Pierre Brard, Pierre Micaux, Emile Koehl, Jean Proriol, Jean-Pierre Fourré, Mme Marie-Noëlle Lienemann, MM. Patrick Devedjian, Roland Nungesser, Jean-Paul Fuchs, Yves Coussain, André Rossi, Jean-Pierre Chevènement, Antoine Rufe-

nacht, Jean-Yves Le Déaut, Christian Bergelin, Alain Cousin, Patrick Ollier, Bruno Bourg-Broc, Pierre-Rémy Houssin, Jean de Lipkowski, Franck Borotra.

Rappel au règlement (p. 5443)

MM. André Rossinot, le président, le ministre.

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE

Les crédits inscrits aux états B et C, à la ligne « Equipement, logement, transports et espace », seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits de la mer.

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

Etat D (p. 5443)

M. le ministre.

Réserve du vote des crédits inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et mer » de l'état D.

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

2. Ordre du jour (p. 5443).

LuraTech

www.luratech.com

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. GEORGES HAGE, vice-président

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1992 (DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1992 (nos 2240, 2255).

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE

Transports terrestres, routes et sécurité routière (suite)

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace, concernant les transports terrestres, les routes et la sécurité routière.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, dans le cadre de la préparation de notre budget, il convenait de préserver les cohérences et les objectifs et d'affirmer des principes au service des actions que nous menons. Bien sûr, nous nous y sommes employés en maintenant, et parfois même en augmentant, le niveau des crédits de paiement.

J'exposerai successivement les grandes lignes des budgets de la sécurité routière, des voies navigables et du transport routier.

Lorsqu'on évoque la sécurité routière, on pense avant tout, et c'est bien légitime, à la vie des Français. Les résultats encourageants dont nous disposons montrent à cet égard le caractère positif de l'action conduite par le Gouvernement et de l'écho que cette politique rencontre chez nos concitoyens.

Par rapport à la période d'octobre 1989 à septembre 1990, nous avons constaté sur la période d'octobre 1990 à septembre 1991 10,8 p. 100 d'accidents corporels de moins, le nombre de tués diminuant de 9,1 p. 100 et celui des blessés de 10,8 p. 100. La politique mise en œuvre sera, bien entendu, poursuivie.

L'année 1992 verra l'entrée en vigueur, dès le 1^{er} janvier, du contrôle technique des véhicules, des dispositifs de retenue pour enfants et, le 1^{er} juillet, du permis à points. Avec cette dernière réforme, vous constaterez que l'action du Gouvernement a d'abord pour objet l'amélioration de la sécurité de toutes celles et de tous ceux qui se déplacent. Elle s'attaque à toutes les causes avec une seule préoccupation : faire évoluer les comportements afin que chacun soit plus responsable, plus solidaire. C'est l'affaire du Gouvernement, au travers de dispositions réglementaires, mais c'est plus encore l'affaire de toutes celles et de tous ceux qui vivent dans ce pays.

L'année 1992 verra également la poursuite de notre politique de communication, mais elle sera marquée par des initiatives importantes dans le domaine des nouvelles technologies informatiques d'exploitation routière.

Le budget de la sécurité routière est un budget géré au mieux, et qui préserve l'avenir : telles sont ses principales caractéristiques.

Il s'agit d'abord d'un budget géré au mieux. En effet, il tire le constat de l'état d'avancement du programme de résorption des points noirs - je confirme qu'à la fin de 1993 tous les points noirs recensés en 1988 auront été traités. Il vise aussi une meilleure affectation des crédits des contrats locaux de sécurité routière : ces crédits ne doivent pas être considérés comme des aides, mais doivent servir de leviers en direction des collectivités locales afin que la politique conduite en commun soit encore plus performante.

Il s'agit ensuite d'un budget qui préserve l'avenir : les crédits de communication, locale et nationale, sont maintenus ; les programmes locaux sont recentrés pour être encore plus efficaces ; les crédits consacrés au fonctionnement des équipements d'exploitation progressent, tout comme les crédits affectés au développement des nouvelles technologies.

Ce matin, M. Quilès a souligné le fait que le Gouvernement vient de décider d'engager 695,5 millions de francs sur cinq ans sur le programme de recherche « le véhicule et la sécurité routière ».

La sécurité est une grande cause nationale, fondée sur la responsabilité.

L'année qui s'achève aura été une période charnière importante pour les voies navigables, avec la mise en place de l'établissement public Voies navigables de France.

L'ensemble des voies navigables bénéficiera en 1992 d'un budget de 940 millions de francs. L'Etat prendra en charge 188,5 millions de francs. Les moyens affectés aux voies navigables passeront donc au total de 751,5 millions de francs en 1991 à 940 millions de francs en 1992.

Ainsi que vous pouvez le constater, mesdames, messieurs les députés, la diminution des crédits budgétaires est largement compensée par l'apport de la taxe sur les ouvrages. Il n'y a donc pas de décroissance de l'effort public assis sur des prélèvements obligatoires. En disant cela, je réponds notamment à l'excellent rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, M. Baeumler, ainsi qu'à M. Gouhier, orateur du groupe communiste et à d'autres intervenants.

Il est vrai que ces financements ne permettraient pas d'aller assez vite pour réaliser les grandes infrastructures nécessaires, en particulier la liaison Saône-Rhin. Le recours à un financement relais d'origine privée sera sans doute nécessaire - c'est d'ailleurs un point sur lequel on m'a interrogé. Je vais à ce sujet mettre en place un groupe de travail pour définir le cahier des charges d'une consultation qui, naturellement, s'inscrit dans la démarche engagée par le préfet Carrère à la demande de M. Paul Quilès.

Un contrat de plan entre l'Etat et Voies navigables de France est-il utile ?

J'observe que le conseil d'administration de cet établissement a voté le 1^{er} octobre un état prévisionnel pluriannuel des recettes et des dépenses. C'est un premier pas. Ce n'est qu'à l'issue de la consultation financière, dont j'ai déjà parlé, que la nécessité d'un contrat de plan pourrait apparaître.

En 1992, le budget de Voies navigables de France s'élèvera, quant à lui, à 838,5 millions de francs. Il consacrera 517,62 millions de francs aux opérations d'investissement, dont le dragage de la Saône et la liaison Niffer-Mulhouse.

L'année 1992 sera, pour les voies navigables aussi, une année importante car elle verra la mise en chantier du deuxième volet de la réforme, avec la modification de ce que l'on appelle l'exploitation réglementée, issue de la loi de 1941 qui donnait à l'Etat la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement du transport fluvial selon la procédure bien connue dite du « tour de rôle ».

Après la réforme institutionnelle et financière, le moment est venu d'adapter cette législation au monde actuel. Il ne s'agit pas de supprimer le « tour de rôle » ni toute tarification de référence, mais il s'agit d'en moderniser les règles et, surtout, de transférer la responsabilité de la gestion aux professionnels concernés. Il faut maintenant passer d'un système administré, qui serait à terme incompatible avec le grand marché européen, à une organisation de marché : car, j'en suis persuadé, pas plus qu'une totale libéralisation ; le maintien du système archaïque encore en vigueur ne servirait l'avenir des artisans bateliers.

Les professionnels, que j'ai consultés, sont favorables à cette réforme et un projet de loi sera très certainement déposé au Parlement pour la session de printemps 1992.

Avec la création de Voies navigables de France et la réforme de l'exploitation réglementée, le Parlement et le Gouvernement auront ensemble recréé les bases d'un développement du transport par eau, ce qui est, à l'évidence, conforme à l'intérêt général.

Il faut aussi souligner que l'exercice budgétaire 1992 sera le dernier avant l'ouverture du grand marché européen. Pour préparer cette échéance, le Gouvernement a, ces dernières années, accéléré le calendrier de suppression de la T.V.A. sur le gazole, supprimé la taxe sur les primes de responsabilité marchandises des contrats d'assurance, et ramené cette année le taux de la taxe sur les primes de responsabilité civile de 18 à 9 p. 100. Au total, c'est à près de 4 milliards de francs de recettes que l'Etat a renoncé pour renforcer la compétitivité du transport routier.

Le projet de loi de finances pour 1992 prévoit une nouvelle étape de réduction de 9 à 7 p. 100 du taux de la taxe sur les primes de responsabilité civile.

Par ailleurs, le Gouvernement se soucie de soutenir l'activité des transporteurs routiers en travaillant à une égalisation des conditions réelles d'exercice de la concurrence, laquelle constitue à ses yeux la condition primordiale du développement sain et équilibré de cette activité. Pour faire face aux besoins dans ce domaine, les crédits sont, dans le projet de budget, en augmentation de 27,3 p. 100 pour le fonctionnement et de 42,6 p. 100 pour l'investissement.

Quant à la formation professionnelle, volet également décisif, elle bénéficiera désormais du produit d'une taxe de 3 millions de francs.

Enfin, l'effort d'investissement sera poursuivi en ce qui concerne l'organisation du marché des transports routiers, cependant que l'amélioration de la productivité bénéficiera d'une forte hausse des crédits de paiement, lesquels s'élèveront à 65 millions de francs.

Tels sont, mesdames, messieurs les députés, dessinés à travers le budget, les grands axes de notre politique pour 1992. Je suis certain qu'avec les moyens dont nous disposerons cette politique contribuera à améliorer la vie quotidienne de nos concitoyens et à servir l'intérêt général. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Nous en arrivons aux questions. Elles seront appelées par périodes successives d'un quart d'heure par groupe, chaque orateur disposant de deux minutes.

Mes chers collègues, j'ai dénombré quarante-cinq questions ! Dès lors, si chaque intervenant cédait à je ne sais quelle logorrhée, je me demande à quelle heure nous en finirions. Je fais donc confiance à chacun d'entre vous pour se limiter au temps réglementaire...

J'appelle d'abord les questions du groupe U.D.F.

La parole est à M. René Beaumont.

M. René Beaumont. L'an dernier, à la même époque, nous approuvions quasi unanimement l'article 124 de la loi de finances qui ouvrait des ressources nouvelles pour les voies navigables. De tous les bancs de l'Assemblée, avaient été salués l'effort très positif de ce Gouvernement et les décisions qu'il avait prises en faveur, en particulier, de la voie fluviale à grand gabarit. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Je reprends volontiers à mon compte les observations des rapporteurs, et, d'abord, celles de M. Germon, qui s'est dit préoccupé d'un effet de vases communicants entre le budget général et les ressources propres de l'établissement public Voies navigables de France. M. Baeumler, lui, s'est félicité de la progression des ressources affectées à cet établissement mais il ajoutait que l'effort de l'Etat - près de 105 millions de francs - était faible et qu'il était inférieur de moitié à celui de l'année précédente.

Bref, pour reprendre l'expression de M. Giraud, voici un budget qui se voulait volontariste, sans doute, mais qui a été mis à la « sauce Bercy ». Ce qui fait que l'essentiel de ses moyens a été kidnappé !

Il n'est pas dans mes habitudes de polémiquer, mais puisque M. le ministre l'a fait ce matin, je ne m'en abstiendrai pas, pour une fois, et je me permettrai de rappeler que, dans ce domaine, les chiffres sont impitoyables !

Les crédits pour les voies navigables étaient, en 1989, de 408 millions de francs, de 591 millions en 1990 - compte tenu, c'est vrai, d'une dotation exceptionnelle de 200 millions, ce qui fait tout de même des crédits initiaux de 391 millions. En 1991, le total a atteint 258 millions ramenés à 238 millions après la régulation budgétaire entraînée par les événements du Golfe. Pour l'an prochain, il n'y aura plus que 87 millions.

Telle est la vérité, la seule en ce qui concerne le budget de la France. Qu'il y ait des ressources autres, bien sûr : mais il faut savoir que, pour réaliser l'un des grands équipements qui m'est cher, la liaison Saône-Rhin, il faut aujourd'hui 15 milliards de francs, dit-on, encore que je sois de ceux qui pensent qu'il en faut plutôt 17, si l'on prend en compte les préoccupations écologiques qui doivent entourer cette réalisation.

Vous avez dit vous-même, monsieur le ministre, et j'en suis tout à fait d'accord qu'il faut absolument mener l'opération à son terme en dix ans. Or 17 milliards de francs en dix ans, cela fait bien 1,7 milliard par an. Comment y parvenir avec des ressources qui, l'an prochain, seront globalement de 837 millions ? Vous venez de déclarer, monsieur le secrétaire d'Etat, que les voies navigables bénéficieraient de 940 millions. Je ne m'explique pas la différence, pour l'instant, mais je vais rechercher, croyez-moi !

Bref disons qu'au fil de l'eau (*Sourires*), ce budget alimenté par les seules ressources de V.N.F. - Voies navigables de France - va se situer aux environs de 450 millions de francs. Comment avec cette somme va-t-on réaliser en dix ans un investissement de 17 milliards ?

Vous avez fait allusion, monsieur le secrétaire d'Etat, à des crédits venant du secteur privé. J'aimerais quelques précisions les concernant, car il en faudra tout de même beaucoup !

Question subsidiaire : pouvez-vous nous expliquer comment, dès l'année 1992, et sans doute dès le budget 1991, vous allez pouvoir financer le dragage de la Saône entre Lyon et Chalon ? Rappelons que les crédits destinés à ce dragage ont disparu du budget de 1987 et que les travaux n'ont jamais été effectués !

Vous avez évoqué l'établissement public Voies navigables de France. Son conseil d'administration est, pour l'instant, provisoire, puisqu'il manque plus de la moitié des membres. Je suis inquiet de le voir prendre tout de même un certain nombre de décisions importantes. Quand V.N.F. sera-t-il enfin définitivement constitué ?

M. Philippe Auberger. Au 1^{er} octobre !...

M. le président. Le président de séance, connu pour ne pas interrompre les propos des orateurs, se doit quand même de faire observer que question n'est pas intervention !

Monsieur Beaumont, vous avez parlé plus de quatre minutes. Nous ne pouvons pas continuer à ce rythme, qui nous conduirait à trahir le Règlement : le propos doit se limiter à un exposé de la question.

M. Claude Germon, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. Et il y avait trois minutes de compilation !

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur Beaumont, je connais votre attachement aux voies navigables et plus particulièrement votre souci - qui est aussi celui du Gouvernement - de voir se réaliser dans des délais satisfaisants la liaison Rhin-Rhône.

Vous avez cité des chiffres que je ne conteste en aucune façon. Ils sont tout à fait exacts. Oui, les crédits du budget de l'Etat alloués aux voies navigables sont en baisse sensible : mais il ne faut pas en conclure que l'effort public se relâche. Le financement des voies navigables est assuré à partir de prélèvements obligatoires - taxes ou budget de l'Etat - et à partir de redevances ou de péages directement acquittés par les usagers.

C'est cet ensemble, c'est-à-dire la somme des dépenses ordinaires de l'Etat, des crédits de paiement et des taxes, qu'il nous faut retenir comme indicateur. Cette somme va passer de 493 millions de francs en 1989 à 648 millions de francs en 1992. Il n'y a donc pas diminution de l'effort public, mais stabilisation à un palier très supérieur à celui de 1989, l'accroissement étant, en moyenne, depuis trois ans, de 31 p. 100. Ces moyens permettront à V.N.F. de financer totalement comme prévu les opérations décidées sur la liaison Rhin-Rhône qui commenceront, vous le savez, en décembre. Il est vrai que si nous voulons aller plus vite dans l'achèvement de cette liaison stratégique, des moyens supplémentaires seront nécessaires. C'est pourquoi je vous ai annoncé la mise en place, courant décembre, d'un groupe de travail qui, dans le cadre de la mission Carrère, examinera quels compléments pourraient être trouvés.

Quant à la mise en place du conseil d'administration définitif de V.N.F., elle aura lieu courant janvier 1992.

Voilà, monsieur le député. Vous connaissez ce dossier comme moi. Vous savez qu'il avance. Continuons à travailler pour que les choses aillent dans le bon sens !

M. Claude Germon, rapporteur spécial, et M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. Très bien !

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

M. André Rossinot. Monsieur le ministre, j'ai lu avec intérêt votre discours de Strasbourg ainsi que les propos que vous avez tenus relatifs aux problèmes de transports le 1^{er} octobre.

Le premier constat inquiétant que je fais est le suivant. Votre Gouvernement découvre aujourd'hui les effets nécessaires d'une véritable politique de l'aménagement du territoire.

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Non !

M. André Rossinot. Mais au lieu de conduire cette politique dans un cadre interministériel et au niveau qui s'impose, c'est votre ministère et lui seul qui prend en compte ces problèmes. Comme l'a souligné Michel Giraud, il y a aujourd'hui un véritable hiatus, car vous avez peut-être des idées mais vous n'avez plus les moyens ; en tout cas, aucun effort n'est fait pour que la productivité financière de l'Etat et les solutions apportées permettent de dégager les moyens d'une politique.

Vous avez déclaré que vous feriez du T.G.V.-Est un cas d'école. Mes questions seront simples, monsieur le ministre : dans ce contexte, par rapport au temps perdu depuis 1987, date du comité interministériel qui plaçait immédiatement le T.G.V. Est après le T.G.V. Nord, comment comptez-vous conduire ce dossier ? Dans quels délais ? Sur quels engagements formels budgétaires de 1992 entendez-vous marquer la volonté forte de l'Etat ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.*)

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. M. Rossinot connaît bien le problème du T.G.V.-Est. Nous en avons parlé ensemble. Je lis fréquemment sur le sujet ses articles - les siens comme ceux d'un certain nombre d'élus des régions concernées - et je le sais trop responsable pour tenir des paroles qui pourraient être taxées de démagogues.

Les T.G.V. que souhaitent les élus de France, nous ne pouvons les faire tous en même temps - et je passe ici sur les T.G.V. que certains, à titre individuel ou regroupés, ne souhaitent pas voir traverser lesdites régions !

J'ai eu l'occasion ce matin de préciser quel était, dans un pays démocratique et avancé, le cadre approprié pour régler ces contradictions fortes : nous ne pouvons imposer des tracés sans concertation avec les élus, avec les divers groupements de défense. Le Gouvernement, chargé de l'exécutif, doit prendre ses responsabilités une fois les concertations faites, mais ces concertations doivent avoir lieu.

S'agissant du T.G.V.-Est, je ne reviendrai pas sur l'histoire, sur la mesure du « temps perdu », notion assez subjective. Certes, le T.G.V.-Est est considéré comme un projet prioritaire. Mais, si je puis dire, il est précédé d'autres priorités, notamment le T.G.V.-Méditerranée.

Dès mon arrivée dans ce ministère j'ai décidé, monsieur Rossinot, vous le savez bien, d'aller de l'avant, mais de façon cohérente et en prenant compte l'ensemble des problèmes. Le tracé a été défini dans ses grandes lignes par M. Essig, à qui une mission en ce sens a été confiée. Il s'agit maintenant de fixer le financement. Il serait facile de proclamer : « Le financement existe. » Vous savez très bien qu'il n'en est pas ainsi ! Les collectivités territoriales ont fait des propositions. La S.N.C.F. a à sa charge une dette qui ne peut pas s'accroître de façon démesurée. Il faut donc trouver de nouveaux moyens.

C'est la raison pour laquelle M. Essig, que vous connaissez bien, a été chargé de me présenter avant le printemps prochain - le délai est clair - non pas une étude, mais, après toutes les concertations nécessaires et notamment avec les élus des régions concernées - notamment, car il y aura bien d'autres consultations - un projet de financement global et cohérent faisant appel aux différentes sources de financement, y compris privées.

Voilà qui est clair et précis : le travail sera fait, je le rappelle, en concertation totale avec tous les intéressés. Le résultat de cette étude sera remis aux élus. Nous pourrions alors prendre les décisions en ayant tous les éléments en main - rappelons que ce projet porte sur 22 milliards de francs en l'état actuel des estimations.

Monsieur le député, je répète ce que j'ai dit à Strasbourg et ce matin, car cela me semble important pour ceux qui s'intéressent, au-delà de ce projet précis, au financement des infrastructures : le résultat du travail auquel se livrera M. Essig dans le cadre de cette mission pourra être considéré comme un cas d'école. En effet, de nombreux projets d'infrastructures de transport restent à financer dans notre pays, et l'une des premières tâches de M. Carrère consistera précisément à évaluer l'ensemble des travaux à réaliser pour parvenir à un système de transport cohérent en l'an 2000 dans l'Europe du marché unique. Nous pourrions alors réutiliser le travail effectué sur le T.G.V.-Est, pour le financement d'autres infrastructures, pour le plus grand bien des régions concernées, mais aussi de notre pays. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Très bien !

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

La parole est à M. Jean-Yves Gateaud.

M. Jean-Yves Gateaud. Ma question porte sur la route nationale 20. Le Président de la République disait en 1982 : « On ne peut pas attendre quinze ans de plus pour mettre la RN 20 à deux fois deux voies entre la Sologne et Limoges. » Depuis, l'objectif a changé. Il est beaucoup plus ambitieux, et l'Etat a pris des engagements nouveaux : moderniser la RN 20 et la transformer en autoroute, l'A 20, terminer l'A 20 de Vierzon jusqu'au nord de Châteauroux en 1993, puis entre Vierzon et Brive d'ici à 1996.

Vous faites en sorte, monsieur le ministre, que l'Etat honore sa signature au bas des contrats de Plan Etat-région, en dépit d'une conjoncture difficile et des réductions de crédits en 1991 à cause de la guerre du Golfe. On ne peut que vous en féliciter, et les 1 200 millions de francs d'autorisations de programme supplémentaires qui figureront, comme vous l'avez annoncé ce matin, dans la loi de finances rectificative pour 1991, seront évidemment les bienvenus.

La réalisation de l'A 20 fait partie de ces contrats de Plan Etat-région. Certes, ce n'est pas un contrat financier, puisque seul l'Etat finance cette L.A.C.R.A., cette « liaison assurant la continuité du réseau autoroutier », mais c'est un contrat moral puisque le contrat avec la région Centre stipule en toutes lettres que l'Etat poursuivra, en dehors de ce qui est contractualisé financièrement, la transformation de la RN 20 en autoroute sans péage.

Ce 1,2 milliard supplémentaire en 1992 doit absolument permettre de rattraper le retard dans les crédits affectés à cet axe en 1991, la diminution la plus forte ayant affecté le Cher et surtout l'Indre, qui a vu ses crédits fondre des trois quarts.

Dans le budget pour 1992, une somme de 270 millions de francs sera consacrée à l'A 20. Permettez-moi, monsieur le ministre, de rappeler que c'est exactement la somme qui est nécessaire dans la seule région Centre chaque année jusqu'en 1996, pour mener à bien, dans les délais prévus, l'achèvement de l'A 20 dans le Cher et l'Indre, y compris le contournement de Châteauroux dont vous avez parlé ce dernier ce matin.

Vous savez qu'il ne coûte, sur les 2,6 milliards évoqués pour Châteauroux et Millau - ce sont vos chiffres -, que 450 millions de francs environ.

En d'autres termes, sur ce 1,2 milliard supplémentaire, c'est au minimum 200 millions de francs qui doivent revenir à l'A 20. Vous savez l'enjeu en termes d'aménagement de l'ouest du Massif central et du sud de la région Centre ? Vous n'avez pas manqué d'observer aussi le déséquilibre entre l'A 9 et l'A 20. Or, l'A 20 est aussi une route du Midi et de l'Espagne susceptible de désengorger la vallée du Rhône. Vous n'ignorez sans doute pas que, entre Paris et le col du Perthus, en dehors d'un feu tricolore à Cahors et d'un ou deux dans la traversée de Souillac, les seuls feux tricolores qui ont encore provoqué des bouchons ce week-end sont installés à la rocade de Châteauroux.

Au total, les crédits du budget pour 1992 et ceux de la loi de finances rectificative de 1991 devraient donc être de 450 ou de 470 millions de francs au minimum. On peut engager immédiatement cette somme compte tenu des dossiers prêts dans les D.D.E. mais cela ne permettra pas de rattraper le retard de financement pris en 1991 : 500 millions de francs, si on veut commencer à rattraper ce retard, et 650 millions de francs pour être certain dès maintenant de tenir l'échéance de 1996.

Monsieur le ministre, pouvez-vous donc nous préciser de combien le Gouvernement est prêt à abonder les crédits consacrés à l'A 20 et nous dire, par là-même, quels travaux sur quels tronçons seront engagés en 1992, au moins sur la partie Vierzon-Châteauroux et sur la partie Châteauroux-Limoges, sachant que c'est le nord de l'A 20 qu'il faut privilégier puisque, même si notre ambition est de réaliser en totalité le tronçon Vierzon-Brive, la priorité pour nos villes est d'abord d'être mieux reliées à Paris ?

Vous félicitant à nouveau de ce 1,2 milliard, je vous remercie de votre réponse.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. M. Gateaud le sait, mais ne cessons pas de le répéter, l'A 20 est une autoroute sans péage. Elle a été déclarée d'utilité publique sur l'ensemble de l'itinéraire Vierzon-Brive, à l'exception du contournement de Châteauroux dont j'ai parlé. La déclaration d'utilité publique concernant ce contournement devrait intervenir dans le courant de l'année 1992.

Sur les 300 kilomètres environ que représente cette liaison autoroutière entre Vierzon et Brive, 62 kilomètres auront été mis en service à la fin de 1991. Le projet de loi de finances pour 1992 prévoit 930 millions pour l'aménagement de la RN 7 et des autoroutes A 20 et A 75.

Comme je l'ai indiqué, je ne suis pas opposé à ce que ces crédits soient encore augmentés, compte tenu de l'abondement du budget routier prévu dans le projet de loi de finances rectificative de 1991. De cette façon, la section Vierzon-Châteauroux-Nord, hors contournement de Châteauroux, soit cinquante kilomètres, pourra être intégralement mise en service en 1994.

Vous vous en doutez, nous n'allons pas discuter aujourd'hui, en séance des sommes à répartir. Si je devais vous donner des chiffres pour chacune des cinquante questions qui vont m'être posées cet après-midi, je ne sais en quel état je terminerais ! Mais, sur le principe, je vous confirme que je ne suis pas opposé à une augmentation. Je vous rappelle que le Gouvernement a décidé, en dépit des annulations du début de l'année, que le financement de l'autoroute A 20, qui constitue, je le répète, l'une des priorités nationales, serait entièrement mis en place pour 1996.

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

M. Daniel Chevallier. Monsieur le ministre, le rapport du groupe du travail sur les percées alpines, dit rapport Legrand, vient d'être porté à la connaissance des élus des régions et départements concernés. Il doit servir de base de discussion et aider à la décision pour une nouvelle percée franco-italienne dans l'arc alpin.

Au-delà des conclusions de ce document sur les perspectives de trafic entre l'Espagne, la France et l'Italie dans les années 2005 à 2010, il apparaît indispensable de mettre en place des structures de concertation qui permettent de prendre une vue globale de tous les moyens de transport envisageables et de leur financement ; qui permettent aussi

aux élus français de l'arc alpin de réfléchir aux meilleures solutions ; qui permettent enfin un dialogue constructif avec nos homologues italiens.

Aussi ma question sera-t-elle double. Quelles suites entendez-vous donner au rapport Legrand ? Dans quels délais sera-t-il possible de connaître les grands choix nécessaires au développement économique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et en particulier du département des Hautes-Alpes, qui attend avec beaucoup d'intérêt et d'impatience son désenclavement est-ouest sur l'itinéraire Espagne, Italie, Europe de l'Est...

M. Patrick Ollier. Très bien !

M. Daniel Chevallier. ... tant il est vrai que cet axe est-ouest deviendra à terme aussi important que l'axe nord-sud ?

A propos de l'axe nord-sud, monsieur le ministre, vous recevrez demain une délégation d'élus et de socioprofessionnels du département des Hautes-Alpes. Je tenais à vous remercier pour cette concertation sur le tracé autoroutier Grenoble-Sisteron, dont j'espère la décision finale très proche.

M. Patrick Ollier. Bravo !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. J'indique d'emblée à M. Chevallier et à tous les députés intéressés que ce ne sont pas simplement les élus et socioprofessionnels des Hautes-Alpes que je reçois demain, mais tous ceux qui sont concernés par le tracé de l'A 51, qu'ils soient de l'Isère, de la Drôme ou de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

S'agissant des percées alpines, le groupe de travail présidé par M. Legrand a remis son rapport dans le courant de l'été. Ce rapport propose notamment d'approfondir l'idée d'autoroute ferroviaire Lyon-Turin permettant le transport combiné. Dans les Alpes du Sud, il préconise la réalisation d'une liaison autoroutière Nice-Cuneo selon un tracé à déterminer entre Tende et le Mercantour, et considère favorablement l'hypothèse d'un tunnel routier de liaison interrégionale dans le Briançonnais.

Avec mon collègue Michel Delebarre, ministre de l'aménagement du territoire, nous avons, le 7 octobre dernier, demandé aux préfets des régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur d'organiser, sur la base de ce rapport, une concertation avec les responsables politiques et économiques de façon à recueillir leurs observations. C'est à la suite de cette consultation que nous soumettrons de nouvelles orientations au C.I.A.T. et que nous proposerons à nos amis italiens, qui sont partie prenante dans ces réalisations, de mettre en place une structure commune en vue d'arrêter les caractéristiques des projets, leur financement et leur calendrier.

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Philippe Bassinet.

M. Philippe Bassinet. Monsieur le secrétaire d'Etat, ma question est relative à la mise en application du contrôle technique périodique des véhicules institué par l'article 23 de la loi du 10 juillet 1989. Les divers décrets et arrêtés nécessaires ont été publiés pour que cette mesure puisse entrer en application au 1^{er} janvier 1992, comme prévu. Les mesures transitoires indispensables ont été annoncées et nous ne pouvons que nous en féliciter.

Mais je souhaiterais savoir quelles dispositions ont été prises afin de protéger les consommateurs. Combien de réseaux ont été agréés ? Est-il prévu d'en agréer d'autres prochainement ? Quel est le nombre d'installations de contrôle prévu ? Quelle sera leur répartition géographique ? Quelle sera la part des centres auxiliaires de contrôle ?

Ces derniers seront des locaux fermés situés à l'intérieur des installations de garagistes ou de concessionnaires qui devront passer des conventions de mise à disposition à titre onéreux. Ce type d'installation suscite des inquiétudes très vives.

Par ailleurs à qui seront communiqués les résultats du contrôle ? Sous quelle forme seront-ils publiés ? Sous forme de statistiques ? Qui en disposera ? De quelles informations disposeront les compagnies d'assurance ?

Tels sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les divers points sur lesquels je souhaiterais des précisions de votre part, dans la mesure où nombre de consommateurs utilisateurs d'automobiles, même s'ils sont satisfaits de la mesure, se disent quelque peu préoccupés par sa mise en œuvre.

M. Jean-Pierre Fourré. Très bien !

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Comme vous me le demandez, monsieur Bassinet, j'apporterai quelques précisions sur les garanties offertes aux consommateurs dans le cadre du contrôle technique des véhicules.

Le premier principe que nous avons fixé dans la loi puis précisé dans le décret et les arrêtés est celui de l'indépendance : pour les contrôleurs, pour les installations de contrôle, pour les réseaux. Les usagers seront protégés par la pluralité des opérateurs. Aujourd'hui, quatre réseaux ont été agréés et deux sont en voie de l'être. Le consommateur aura donc le choix.

Le deuxième principe est celui de la compétence et de la rigueur des contrôles. C'est sur ce point que portait plus particulièrement votre question.

Premièrement, nous avons voulu imposer une qualification professionnelle de très grande qualité aux contrôleurs. A cette fin, un cahier des charges précis a été établi pour les installations et les réseaux. Ainsi, chaque réseau aura son système interne de contrôle et nous veillerons à assurer l'homogénéité des matériels et des procédures.

Deuxièmement, nous avons voulu que le système soit aisément accessible. Les six réseaux nationaux mettront en place quatre-vingt-dix centres principaux au moins, complétés par des centres auxiliaires, de telle sorte qu'il y ait un minimum de dix centres par département, sauf dans les départements les moins peuplés où l'on pourrait descendre à six.

Troisièmement, en ce qui concerne l'information du consommateur, une campagne nationale sera lancée fin 1991, début 1992 puisque, comme vous le savez, c'est au 1^{er} janvier que cette mesure entrera en application. A l'issue du contrôle, un rapport sera remis au propriétaire du véhicule. Il servira de preuve à la revente et, surtout, il comportera la liste des défauts relevés par le contrôleur.

Quatrièmement, une commission tripartite comprenant des consommateurs aura communication du bilan annuel concernant l'ensemble des contrôles. Les mécanismes de surveillance se déclinent, en effet, en trois éléments : d'abord, un organisme central qui sera l'U.T.A.C. ; ensuite, des inspecteurs du service des mines qui vérifieront la qualité des contrôles effectués par les réseaux ; enfin, la commission tripartite que je viens d'évoquer et qui regroupera des représentants de l'Etat, des professionnels et des consommateurs. Cette commission que j'ai tenu à instituer n'a son équivalent dans aucun système étranger.

Nous avons donc souhaité un système particulièrement transparent et qui protège les intérêts des consommateurs en séparant, selon les dispositions prévues par la loi, les fonctions de contrôle et de réparation.

Ce dispositif, opérationnel dès sa mise en place, qui montera en puissance progressivement, évitera le maintien sur notre réseau routier de véhicules en mauvais état. Si notre parc est bon dans l'ensemble, il mérite en effet d'être amélioré. Surtout, l'application de ces mesures empêchera, à compter du 1^{er} janvier 1993, l'entrée sans aucun contrôle de voitures étrangères sur le marché français. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

La parole est à M. Jean-Luc Reitzer.

M. Jean-Luc Reitzer. Monsieur le ministre, je m'étais permis à plusieurs reprises d'appeler l'attention de votre prédécesseur sur le dossier de l'aménagement de la RN 66 sur son versant alsacien. Cet axe, qui relie le Benelux à Bâle, avait été inscrit en 1987 au titre des grandes liaisons d'aménagement du territoire et il fait l'objet, à l'heure actuelle, d'une demande de classement en itinéraire européen qui semble en bonne voie.

Le tronçon alsacien supporte un trafic important, de l'ordre de 18 000 véhicules par jour, dont 3 800 camions. Si, du côté lorrain, des aménagements sont en cours ou parfois même déjà achevés, la partie alsacienne est loin d'être réa-

lisée. Seule la déviation de Saint-Amarin a fait l'objet d'une notification d'engagement, avec déclaration d'utilité publique en date du 14 juin dernier, et cette opération, somme toute très limitée, est la dernière à être inscrite au contrat de plan en cours. Une bonne vingtaine de communes resteront donc traversées par une armada de poids lourds bruyants et dangereux.

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Hélas !

M. Jean-Luc Reitzer. De plus, la RN 66 est coupée à plusieurs endroits par des voies ferrées. Tout récemment, une collision entre un autorail et un poids lourd qui a fait dix blessés a suscité auprès des élus et de la population de la région une très vive émotion.

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. C'est vrai !

M. Jean-Luc Reitzer. Ma question, que je pose également au nom de mon collègue Jean-Pierre Baeumler, sera très simple et très claire : pouvez-vous faire en sorte que des crédits d'études sur un projet d'ensemble couvrant la totalité du tronçon alsacien jusqu'à Cernay soient rapidement débloqués, afin qu'une programmation précise puisse être établie et, bien sûr, respectée, dans le cadre du futur contrat de plan ? *(Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Très bonne question !

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Merci pour l'Alsace !

M. Jean-Pierre Fourré. Encore le lobby alsacien ! *(Sourires.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Je comprends tout l'intérêt que présente pour M. Reitzer la RN 66 qui, entre Remiremont et Mulhouse, est un des axes majeurs de traversée du massif vosgien. Son importance est reconnue au niveau du schéma directeur routier national qui la classe en grande liaison d'aménagement du territoire.

Dans le Haut-Rhin, le contrat Etat-région Alsace pour le X^e Plan prévoit essentiellement la déviation de Saint-Amarin pour un montant de 25 millions de francs. Comme vous l'avez rappelé, la déclaration d'utilité publique des travaux de cette déviation vient d'être prononcée et les premiers travaux devraient démarrer au début de l'année 1992.

Plus généralement, sur le tronçon de Remiremont à Mulhouse, la RN 66 doit faire l'objet d'un avant-projet sommaire d'itinéraire. Cette première étude permettra à l'Etat et aux régions concernées de définir leurs priorités dans le cadre de la préparation du prochain contrat de plan. Une concertation locale aura lieu sur les premiers résultats de cette étude dans le courant de l'année 1992.

Je rappelle que le renforcement de la RN 66 est achevé sur l'ensemble de l'itinéraire à l'exception de la traversée de certaines agglomérations. L'aménagement de la traversée de Willer-sur-Thur, engagé en 1991, s'achèvera en 1992. Quant aux projets d'aménagement des traversées d'Urbès et de Thann - notamment de Vieux-Thann, projet auquel M. Baeumler a fait allusion ce matin - ils seront mis au point en 1992, ce qui pourrait permettre leur programmation en 1993.

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Très bien !

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

M. Philippe Auberger. Monsieur le ministre, j'ai bien écouté ce matin ce que vous avez dit à propos des autoroutes et je ne partage pas votre optimisme. Le schéma autoroutier établi par M. Méhaignerie en 1987 prévoyait un rythme d'exécution de 300 kilomètres par an. Vous avez confirmé et complété ce schéma en 1990, mais malheureusement le rythme prévu n'a pas été suivi : 155 kilomètres d'autoroute ont été réalisés en 1990, 230 kilomètres en 1991, et vous avez confirmé ce matin que vous n'étiez pas en mesure d'annoncer le chiffre pour 1992 mais qu'il serait sans doute arrêté à la fin de l'année. C'était déjà le cas pour 1991, puisque le kilométrage n'a été arrêté qu'au mois de juillet. On constate donc un grand retard dans l'exécution du schéma.

Par ailleurs, vous avez indiqué que les excédents de la société Autoroutes de France seraient versés au budget des routes. J'estime qu'il serait préférable d'affecter cet argent aux autoroutes elles-mêmes.

Les sociétés de construction d'autoroutes ne demandent pas de crédits budgétaires. Il suffit qu'elles obtiennent des autorisations d'emprunt sur le marché financier. Il s'agit, pour la plupart, de programmes dont la rentabilité est assurée. Il faut absolument suivre le rythme fixé par M. Méhaignerie, d'autant plus que cela permettrait de soutenir très fortement l'activité dans le secteur des travaux publics.

En ce qui concerne deux tronçons de l'autoroute A 5 qui intéressent ma région, Melun-Sens et Sens-Troyes, on avait annoncé au départ, en 1987-1988, que leur réalisation serait achevée en 1992. Maintenant, on prévoit que Melun-Sens sera terminé en 1993, et Sens-Troyes en 1994, c'est-à-dire avec une à deux années de retard. Pouvez-vous néanmoins confirmer ce calendrier ?

D'autre part, aucune date n'est encore fixée pour la mise à l'enquête publique, le lancement des travaux et la mise en service de l'autoroute A 160, c'est-à-dire du « barreau » autoroutier Sens-Courtenay, qui devrait permettre un meilleur équilibrage du trafic entre l'autoroute A 6 et l'autoroute A 5. Quand allez-vous lancer l'enquête publique puisqu'il n'est pas possible de programmer ces travaux auparavant dans le cadre du F.D.E.S ? Quand comptez-vous demander au F.D.E.S. l'autorisation de lancer les travaux sur ce tronçon ? Quand ce tronçon pourra-t-il être mis en service ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.*)

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. S'agissant de l'autoroute A 5, je peux vous confirmer, monsieur Auberger, que pour la section Melun-Sens, lancée en 1990, l'objectif de mise en service est bien 1993. Pour la section Sens-Troyes, lancée en 1989, la mise en service est prévue en 1994.

Quant à l'autoroute A 160, cette grande liaison transversale Troyes-Orléans a été retenue par le comité interministériel d'aménagement du territoire du 5 novembre 1990. Les 5 premiers kilomètres du projet Sens-Orléans entre l'A 5 et la RN 6 ont été déclarés d'utilité publique par décret du 4 octobre dernier, en même temps que les travaux de l'autoroute A 5 Melun-Sens. Au-delà, jusqu'à Courtenay, les études préalables à la déclaration d'utilité publique sont achevées et en cours d'approbation, l'objectif étant un lancement de l'enquête fin 1991, début 1992. Pour la suite de l'itinéraire, entre Courtenay et Orléans, les études préliminaires se poursuivent et doivent permettre de retenir, à l'automne 1992, le fuseau du kilomètre dans lequel s'inscrira l'autoroute avec, comme objectif, une mise à l'enquête fin 1993. Les travaux pourront être engagés dès que les déclarations d'utilité publique auront été prononcées.

Au-delà des deux tracés sur lesquels vous m'avez interrogé, je voudrais faire à nouveau une mise au point. Vous avez non pas contesté mes chiffres, parce qu'ils sont incontestables, mais parlé en kilomètres au lieu de parler en milliards de francs. Je vous rappelle, tout comme à ceux qui n'étaient pas là ce matin, que les sommes engagées au titre de la construction des autoroutes s'élevaient à 7,1 milliards de francs en 1990 et en 1987, à 8,8 milliards en 1990 et en 1988, mais à 11 milliards de francs en 1991, soit une augmentation de 37,5 p. 100.

Ces chiffres sont intangibles ! Certes, vous pouvez compter en kilomètres, mais que signifie d'additionner des kilomètres de rase campagne à 20 millions de francs, des kilomètres de montagne à 80 ou 100 millions de francs, et des kilomètres d'autoroutes urbaines dont le prix varie entre 200 et 500 millions de francs ? Vous avez fait des études scientifiques - nous avons même à cet égard des souvenirs communs - et vous savez qu'on ne peut pas additionner des carottes et des navets ! (*Sourires.*)

Donc, il faut parler en milliards de francs. Comptez en kilomètres si cela vous amuse, mais je ne pense pas que vous répondrez ainsi aux préoccupations évoquées ce matin, notamment par M. Noir, qui nous parlait de la nécessité de décongestionner les villes et les grandes agglomérations. Croyez-vous que l'on doit décider, pour construire beau-

coup de kilomètres, d'abandonner complètement les autoroutes urbaines ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Jean-Luc Reitzer. Monsieur le ministre, quoi que vous en ayez dit ce matin, les transporteurs routiers sont, une fois de plus, directement et indirectement pénalisés par votre budget.

Indirectement, parce que l'évolution du budget routier en 1991 et les prévisions pour 1992 - sujet longuement traité ce matin, notamment par Michel Giraud - nous ramènent à un niveau comparable à celui des années 1984-1986. Vous avez essayé d'établir une comparaison avec les chiffres de 1987, 1988 ou 1989, mais vous avez oublié de rappeler les niveaux d'investissement de 1985 ou 1986. Avec votre budget, monsieur le ministre, le député alsacien que je suis, c'est-à-dire d'une région située au cœur de l'Europe, est à même de vous le dire : nous entrons à reculons dans l'Europe de 1993 !

M. Michel Giraud. Très bien !

M. Jean-Luc Reitzer. Directement, les transporteurs routiers sont également défavorisés par votre budget. Tel fut le cas dès cet été lorsque, le 29 juillet, à l'occasion de la rencontre que vous avez eue avec la Fédération nationale des transporteurs routiers, ils ont appris que les péages d'autoroutes augmenteraient au 1^{er} août de 8 p. 100 en moyenne pour les poids lourds, augmentation totalement inégalitaire puisque supérieure à celle imposée aux autres usagers.

Tandis que, comme tous les autres secteurs de l'économie française, les transporteurs français ont, malheureusement, un handicap général dans la compétition internationale, ils sont pénalisés par une fiscalité spécifique. Ainsi que nous le savons, - cela a été répété au cours de cette discussion budgétaire - des menaces pèsent sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers dont le relèvement toucherait plus fortement le gazole que les autres carburants.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Il pollue par le CO₂ !

M. Jean-Luc Reitzer. Par ailleurs, les véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes sont soumis à une taxe spécifique. En 1991, un premier pas avait été accompli, nous l'avons souligné, lorsque vous avez réduit de moitié son taux, le ramenant de 18 p. 100 à 9 p. 100. Néanmoins, cette diminution ne devait être qu'une première étape. Or les transporteurs routiers sont fortement déçus de constater que, l'année prochaine, le taux ne sera réduit que de 2 p. 100, passant de 9 p. 100 à 7 p. 100, et encore, à compter du 1^{er} juillet 1992 seulement.

Monsieur le ministre, à l'approche de la nouvelle échéance européenne, nous souhaitons qu'un effort supplémentaire soit engagé en ce sens dès le 1^{er} janvier prochain. Il est plus que temps d'agir, si nous ne voulons pas que ce secteur économique important que constituent les transports routiers ne sombre à l'ouverture du Marché unique européen et ne se retrouve dans la même situation que le transport fluvial français et les ports français. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et l'Union pour la démocratie française.*)

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. M. Reitzer m'a sans doute bien écouté ce matin, mais je vais répéter encore quelques évidences sur l'action menée par le Gouvernement pour aider ce secteur effectivement important mais en situation difficile.

En effet, vous le savez, la libéralisation des tarifs souhaitée par ce secteur a été opérée, mais chacun peut maintenant en mesurer les conséquences.

La fiscalité sur les assurances des transporteurs routiers a été significativement réduite depuis 1989. La taxe sur les primes de responsabilité marchandises, qui s'élevait à 9 p. 100 en 1988, a été totalement supprimée en 1989. Quant à la taxe sur les primes de responsabilité civile, qui était de 18 p. 100 en 1989, elle a été diminuée de moitié en 1990 - et une nouvelle étape doit être franchie en 1992 pour renforcer la compétitivité du transport routier. Ainsi le projet de loi de finances pour 1992 prévoit de ramener le taux de cette taxe de 9 p. 100 à 7 p. 100.

M. Jean-Luc Reitzer. Ce n'est pas suffisant !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Je vous entends bien, monsieur Reitzer. En fait, vous voulez toujours réduire la fiscalité et augmenter les dépenses ! Mais vous refusez, bien entendu, d'accroître le déficit. Il faudrait un peu plus de cohérence dans vos propos. Toujours plus de dépenses, toujours moins de fiscalité et moins de déficit : je ne sais pas faire ; si vous le savez, vous voudrez bien me l'expliquer !

M. Jean-Luc Reitzer. Nous avons fait des propositions !

M. Michel Giraud. Oui, nous avons proposé des ressources !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Oui, c'est vrai, monsieur Giraud, vous proposez des privatisations et je vous ai déjà dit ce matin ce que j'en pensais.

En tout cas, je n'approuve pas cette solution, je la préfère à la proposition qui consiste à dire : augmentons les dépenses, diminuons la fiscalité, mais surtout n'accroissons pas le déficit budgétaire ! Cela, pardonnez-moi, est irresponsable.

M. Jean-Luc Reitzer. Nous sommes d'accord !

M. Jean-Pierre Bœumler, rapporteur pour avis. Pas tout à fait, monsieur Reitzer !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. J'ai entendu ce matin des propositions qui méritent d'être étudiées.

J'en reviens à la réduction de la fiscalité sur les assurances qui s'est accompagnée d'une diminution très significative de la pression fiscale pesant sur les entreprises du secteur. Permettez-moi de vous rappeler que, depuis le 1^{er} juillet dernier, la déductibilité de la T.V.A. est totale sur le gazole. De la même façon, le Gouvernement a accéléré la diminution du taux d'indexation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers, la T.I.P.P., puisque celle-ci n'est plus désormais indexée que dans la limite de 50 p. 100 de l'évolution de la dernière tranche du barème de l'impôt sur le revenu.

Je l'ai dit ce matin et je le répète : en trois ans, ce sont près de 4 milliards de francs de recettes supplémentaires auxquels l'Etat a renoncé, dans une conjoncture pourtant très difficile, au profit du secteur du transport routier dont je reconnais avec vous qu'il est important. Il faut améliorer sa compétitivité dans une Europe qui s'ouvre et dans une concurrence extrêmement vive non seulement entre pays européens, mais aussi entre différents modes de transport.

Il relève de notre responsabilité à tous de donner à ce secteur les moyens de se développer, mais les conditions dans lesquelles il évolue sont difficiles à cause de la mesure prise, il y a quelques années, de libéralisation complète des tarifs. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Nous passons aux questions du groupe de l'U.D.C.

La parole est à M. Michel Voisin qui, avec l'autorisation de M. Grignon, sera le premier orateur du groupe.

M. Michel Voisin. Monsieur le ministre, dans le cadre des travaux de la dérivation de la Saône à Mâcon, la commission d'enquête avait conclu en donnant un avis favorable au projet, sous réserve que soient pris en compte les problèmes routiers.

A ce jour, la dérivation fluviale est réalisée mais aucune amélioration n'est intervenue sur le réseau routier. Le pont Saint-Laurent, à Mâcon, supporte toujours aussi difficilement un trafic de 17 000 véhicules par jour alors qu'il est conçu pour 4 000. Ce trafic, je le rappelle, est inter-régional puisque généré par la route nationale 79 qui relie la région Bourgogne à la région Rhône-Alpes.

Le rapprochement entre les élus des départements de l'Ain et de Saône-et-Loire et ceux des collectivités locales a permis d'envisager la construction d'un nouveau pont en aval. Un groupe d'études travaille régulièrement sur ce projet et les collectivités locales concernées ont donné leur accord pour prendre en charge une partie du financement. Les contacts avec votre cabinet laissaient supposer une participation de votre ministère.

Ma question est très simple : compte tenu du caractère de cette liaison qui, à terme, recevra le trafic de la route nationale 79, le pont Saint-Laurent continuera à supporter le trafic local. Pouvez-vous m'indiquer, monsieur le ministre, quels

sont les engagements de votre ministère dans la réalisation de ce projet ? *(Applaudissements sur les bancs de l'Union du centre.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Comme vous le savez, l'Etat a entrepris d'importants aménagements routiers au droit de l'agglomération maconnaise. Ainsi la déviation autoroutière Nord-Est qui était déjà en service et libre de péage entre la RN 6 et l'échangeur de Replonges est entièrement réalisée. Le dernier tronçon à péage compris entre l'autoroute A 6 et la RN 6 a été ouvert à la circulation le 25 octobre 1990. De la même façon, sera aménagée d'ici à 1994, dans le cadre de l'actuel contrat entre l'Etat et la région Bourgogne, la section reliant Prissé à la RN 6 de la route centre-Europe-Atlantique, qui constituera la première partie d'un nouvel itinéraire de contournement de Mâcon par le Sud, laquelle sera complétée ultérieurement par un tronçon autoroutier concédé entre la RN 6 et l'autoroute A 40.

Ces réalisations importantes auront pour effet d'améliorer les conditions de circulation dans Mâcon. En conséquence, et je crois d'ailleurs que mon prédécesseur, M. Besson, vous l'avait clairement indiqué par lettre le 31 janvier dernier, l'Etat ne peut s'engager à Mâcon dans le financement d'un nouvel ouvrage à caractère urbain dont l'intérêt, certes incontestable, est essentiellement local.

Quant à la RN 79, entre Mâcon et Bourg-en-Bresse, elle ne devrait plus, étant parallèle à l'autoroute A 40, faire l'objet dans l'avenir d'aménagements de capacité mais seulement de travaux destinés à améliorer la fluidité et la sécurité du trafic. Ces aménagements pourront être programmés dans le cadre des futurs contrats de plan entre l'Etat et la région Rhône-Alpes.

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

M. Gérard Grignon. Monsieur le ministre, on a beaucoup parlé, depuis ce matin, des routes dans l'hexagone, mais il existe également des routes nationales outre-mer. Permettez-moi donc, une minute seulement, de vous emmener sur une route dont vous avez la charge.

Au mois de juillet dernier, en pleine période touristique, les habitants de la commune de Miquelon ont bloqué la circulation sur la portion urbaine de la RN 3. L'exaspération des habitants du quartier concerné est motivée par le fait que, dans ce nouveau lotissement du Cap blanc, ils ont été incités, par les pouvoirs locaux et par l'Etat, à consentir un effort particulier quant à l'esthétique et à l'aspect des habitations et de leur environnement, dans le cadre du développement touristique et afin d'améliorer l'image que l'archipel, donc la France, doit donner dans cette partie du monde.

Le message a été entendu par les résidents, jeunes pour la plupart, lesquels ont effectivement apporté un soin particulier à l'esthétique de l'habitat et de son environnement. Il a également été écouté par les collectivités locales qui ont financé le bitumage de toutes les rues de ce lotissement. Seul l'Etat n'a pas respecté sa mission la plus élémentaire, car le dernier tronçon qui n'est pas bitumé est celui de la RN 3 qui traverse ce lotissement en plein milieu.

Monsieur le ministre, vous avez été saisi de ce problème par tous les élus locaux, par le préfet de la collectivité et par votre collègue ministre des départements et territoires d'outre-mer. En mai 1987, le ministre de l'équipement de l'époque s'était engagé à mettre en place un plan pluriannuel de bitumage de l'ensemble du réseau national de la collectivité.

Tous les orateurs ont souligné aujourd'hui le niveau préoccupant du budget des routes et ont demandé son augmentation. Toutefois, le problème que je vous soumetts, monsieur le ministre, n'aurait qu'une incidence financière minime au regard de votre budget et compte tenu des crédits supplémentaires que vous avez annoncés au titre de la loi de finances rectificative de 1991.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, si vous avez inscrit dans votre projet de budget pour 1992 les crédits correspondant à l'opération que je vous ai rappelée et à laquelle les habitants de Miquelon peuvent légitimement prétendre, afin que notre pays donne, aux portes de l'Amérique, une image digne de lui. *(Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre, du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. J'espère que ma réponse, monsieur Grignon, permettra à la France de ne pas avoir à rougir, aux portes de l'Amérique, de la façon dont elle entretient Saint-Pierre-et-Miquelon.

Dans le cadre du contrat de plan Etat-région, l'Etat s'est engagé à apporter un financement de 2,5 millions pour le renforcement de la RN 2, à Saint-Pierre. La totalité du financement prévu au contrat de plan a été mis en place en 1990, de manière à permettre la réalisation de l'aménagement du carrefour de l'Étang-Boulot sur la RN 2. Le bitumage d'une section de la RN 3 desservant le lotissement en cause ne figure effectivement pas dans le contrat de plan en cours. Toutefois, j'ai décidé de retenir cette opération au titre du programme d'entretien préventif pour 1992. Cette opération, qui s'élève à 3,1 millions de francs, dont 0,8 million en section urbaine au droit du lotissement, sera donc réalisée.

J'espère, monsieur Grignon, que vous serez satisfait de cette prise en charge par l'Etat de ce que vous souhaitiez ?

M. Claude Germon, rapporteur spécial. Remarquable !

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

M. François Rochebloine. La date du 14 mai 1989 ne vous dit sans doute rien, monsieur le secrétaire d'Etat, et je le comprends. Pourtant, ce jour-là, en l'occurrence le dimanche de Pentecôte, vous étiez sur le terrain, plus précisément à Saint-Etienne, pour rendre visite au S.A.M.U. et rendre hommage à ces femmes et à ces hommes qui sont mobilisés en permanence pour sauver des vies humaines. Vous deviez ensuite assister à des contrôles de vitesse ; un seul automobiliste a été verbalisé.

Cette visite devait également vous permettre de constater que le réseau d'appel d'urgence entre les villes de Firminy et de Givors, distantes de cinquante kilomètres environ, était fortement défectueux. La surprise passée, vous preniez des engagements pour que les crédits nécessaires à sa remise en état soient débloqués dans les meilleurs délais.

Deux ans et demi après, où en sommes-nous ? Le réseau, sur sa totalité, est hors service. Sur chaque borne téléphonique est portée la mention « Réseau hors service - Appelez le 77.93.62.72 », en l'occurrence le numéro d'appel de la C.R.S. 50. Pour cela encore faut-il pouvoir sortir de l'autoroute ou de la voie express !

Que sont devenus les crédits promis ?

Depuis le mois d'octobre 1989, vos services sont en possession d'un dossier technique chiffré établi par le C.E.T.E de Lyon et la D.D.E. de la Loire.

L'accident de car des supporteurs toulousains se rendant à Saint-Etienne devait me conduire à relancer le dossier auprès de la direction départementale de l'équipement de la Loire. Je vous en ai adressé une copie.

Très rapidement, le 27 mai 1991, M. le préfet m'informait que « des crédits devraient prochainement permettre de procéder à la rénovation du réseau. » Cinq mois plus tard, par courrier du 16 octobre dernier, vous m'informiez que vous aviez décidé d'inscrire le financement de ces travaux, soit 6 millions de francs, au titre des aménagements de sécurité, mais que, compte tenu de l'importance de la dépense, ce financement devrait faire l'objet d'une programmation pluriannuelle !

Qu'en sera-t-il réellement puisque le montant des travaux n'est pas de 6 millions de francs, mais de dix fois plus, ce que vos services savent très bien ? La réponse qui m'a été donnée, monsieur le secrétaire d'Etat, n'est pas très sérieuse, vous en conviendrez.

Par ailleurs, le contournement de Saint-Chamond va être prochainement mis en service. Or les bornes téléphoniques ne pourront être utilisées faute de pouvoir être raccordées.

Monsieur le secrétaire d'Etat, j'attends une réponse précise à ma question avant qu'un nouvel accident ne se produise. Il faut que l'on décide enfin de réaliser ces travaux d'élémentaire sécurité sur une autoroute.

La sécurité est votre souci et je le partage, mais votre action en ce domaine ne doit pas se limiter à des contrôles de vitesse. L'Etat doit d'abord donner l'exemple en dotant les infrastructures des moyens minima de sécurité ; les bornes d'appel téléphoniques en font partie. *(Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre, du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.)*

M. Patrice Ollier. Très bien !

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, vous avez tout à fait raison : je considère, en effet, que si la sécurité routière passe par un certain nombre de dispositions réglementaires, le règlement n'est pas tout. Vous avez également raison de souligner qu'il est nécessaire que les bornes d'appel téléphoniques soient en état de marche. Cela ressemble à des évidences. Qu'avons-nous fait ?

Premièrement, nous avons procédé à une étude sur le Secours routier français, organisme dont la mission, après sa modernisation, doit être de procéder à l'installation, sur l'ensemble du réseau routier, de bornes téléphoniques afin que les automobilistes qui tombent en panne ou qui sont victimes d'un accident ne restent pas sur place sans que les secours puissent intervenir dans les délais les plus rapides.

Deuxièmement, en vue du débat parlementaire d'aujourd'hui, j'ai demandé à la direction de la sécurité routière et de la circulation de me faire un point précis sur ces bornes d'appel téléphonique. Je suis donc en mesure de vous indiquer que toutes dispositions ont été prises pour que, dans les délais les plus rapides, c'est-à-dire en 1992, l'ensemble du réseau dont vous avez parlé dans votre secteur, soit effectivement modernisé et que les bornes d'appel téléphoniques soient en mesure de fonctionner. Cela vaut également pour l'ensemble des autoroutes.

Récemment, en ce qui concerne l'autoroute A 1, où le brouillard est fréquent, où les conditions météorologiques sont particulièrement mauvaises, nous avons décidé d'installer des bornes d'appel téléphoniques avec des signaux lumineux afin que, en cas d'accident ou d'encombrement, les automobilistes engagés sur l'autoroute puissent être informés en temps utile.

Troisièmement, nous travaillons actuellement à un schéma directeur, pour que, en collaboration avec les conseils généraux et les municipalités, un système de bornes téléphoniques soit mis en place dans des délais rapides, mais il ne sera pas possible de couvrir l'ensemble du territoire avant plusieurs années.

M. François Rochebloine. Je vous remercie !

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

La parole est à M. Jacques Brunhes.

M. Jacques Brunhes. Monsieur le ministre, chacun connaît les mérites et l'importance des voies d'eau, du point de vue du plan économique ou de celui de l'environnement. Nos voisins, notamment l'Allemagne et l'Europe du Nord, ont des réseaux très développés. Songez, par exemple, qu'en Allemagne, un cinquième du trafic marchandises est effectué par voie d'eau. Ce taux est de 50 p. 100 aux Pays-Bas contre un trentième seulement en France !

L'année dernière, monsieur le ministre, je vous avais demandé si la réforme des voies navigables serait suffisante pour nous permettre de rattraper le retard considérable que nous avons pris et que nous prenons encore dans ce secteur d'avenir. Or j'ai le sentiment qu'avec ce budget non seulement nous ne pourrions pas nous mettre à niveau, mais nous aggraverons notre retard. En effet, les ressources nouvelles dégagées par la réforme de l'an passé ne devaient pas se traduire par une réduction de l'effort budgétaire de l'Etat. Or cela n'est le cas ni pour l'investissement, qui est insuffisant, ni pour l'entretien, qui laisse à désirer.

Dans l'état actuel des financements, il faudrait quarante à cinquante ans pour achever la liaison Rhin-Rhône. Sans liaison à grand gabarit Seine-Nord - on pourrait dire Seine-Est, mais je rappelle que 70 p. 100 du trafic par voie d'eau passe par la Seine et le réseau Nord - la région-capitale risque d'être mise à l'écart de l'Europe des fleuves et des canaux. Ce problème concerne non seulement l'Île-de-France, mais aussi toute la façade maritime tournée vers la Manche, notamment Rouen et Le Havre.

Il est nécessaire, pour développer l'Île-de-France, de permettre au port autonome de Paris d'être en liaison avec nos partenaires européens. Quelles mesures comptez-vous prendre en ce sens ?

Gennevilliers, vous le savez, représente plus de 50 p. 100 du port autonome de Paris. Le Premier ministre de l'époque, au moment du vingtième anniversaire du port autonome de

Paris, avait bien voulu reconnaître que Gennevilliers en était le fleuron, par l'importance de son trafic et par sa situation exceptionnelle. Ce site se développe en conséquence, mais il ne pourra atteindre sa plénitude que si on lui donne tous les atouts pour assurer son développement. Or, actuellement, il n'existe aucun moyen de transport sur les 386 hectares du site du port autonome permettant de satisfaire 20 000 à 25 000 employés. Il y a un projet : le prolongement de la ligne 13 bis, soit sous la forme d'une prolongation du métro, soit sous la forme Météor. Des discussions sont engagées entre le port autonome, la R.A.T.P., la région, le département et la commune. Des engagements précis de la part de l'Etat pour le prochain contrat de Plan sont indispensables. C'est nécessaire pour le port, mais aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, pour désenclaver des quartiers difficiles classés en D.S.Q., à Gennevilliers et dans les villes voisines.

Quelles dispositions comptez-vous prendre pour améliorer la desserte du port autonome de Gennevilliers ?

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Très bien ! Vive les transports en commun !

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le député-maire de Gennevilliers, votre question comprend deux parties.

En ce qui concerne les voies navigables, que les choses soient claires : Voies navigables de France est un outil. Nous avons voulu en moderniser la gestion parce que, depuis cinquante, soixante ou soixante-dix ans, l'Etat laissait, en effet, en déshérence les voies navigables. V.N.F. est donc un instrument qui va permettre à la collectivité nationale de répondre aux enjeux qui nous concernent directement, c'est-à-dire de raccorder notre réseau national à l'ensemble du réseau européen. C'est d'autant plus urgent et nécessaire que les Allemands inaugureront en octobre prochain la liaison Rhin-Main-Danube.

Comme certains orateurs l'ont souligné, la liaison fluviale est un mode de transport qui coûte moins cher, qui n'est pas polluant et qui est moins dangereux que d'autres. Je crois donc que tout le monde doit être favorable au développement de la voie d'eau. Le budget des voies navigables augmente, qu'il s'agisse des crédits d'Etat ou des taxes et prélèvements.

Je rappelle, par exemple, que, cette année, nous avons assuré l'arasement du seuil de Terrin, en aval d'Arles, le contournement du pont de Mâcon. Nous avons lancé la liaison Bray-Nogent, ce qui permettra au port autonome de Paris et, plus encore, au port de Rouen, de répondre aux besoins, notamment en ce qui concerne l'exportation des farines et des céréales.

Par ailleurs, dans quelques semaines, en décembre, sera lancée l'opération attendue depuis vingt-cinq ou trente ans de Niffer-Mulhouse, permettant de raccorder le grand canal d'Alsace au port autonome de Mulhouse. Nous commençons les dragages de la Saône. Pour boucler la liaison Rhin-Rhône, il restera 229 kilomètres à faire. C'est pourquoi nous recherchons, dans le cadre de la mission qui été confiée au préfet Carrère, un certain nombre de financements privés.

En ce qui concerne Seine-Nord et Seine-Est nous avons lancé les études, mais ne nous nourrissons pas d'illusions. Les Belges, à l'heure actuelle, n'ont pas un réseau à grand gabarit. Même si nous réalisions Seine-Nord aujourd'hui, nous ne pourrions pas faire transiter nos bateaux par la Belgique ; c'est une réalité. C'est pourquoi le choix du Gouvernement est de privilégier la liaison Rhin-Rhône. En ce qui concerne Seine-Est, nous entendons lancer les études de façon que ce dossier, comme les autres, avance.

Ne disons pas que les ressources diminuent, que les investissements régressent ; c'est au contraire un nouvel élan qui a été donné à ce secteur. Vous-même et tous ceux qui sont de bonne foi devez le reconnaître.

Pour ce qui est du port de Gennevilliers, je confirme ce qu'en disait M. Michel Rocard : c'est une plate-forme multimodale, apte à satisfaire, à l'échance du grand marché européen de 1993, les besoins logistiques de la région Ile-de-France. C'est une zone portuaire, vous le savez mieux que moi, en mutation permanente.

Ce port regroupe, sur 380 hectares, premièrement, des activités portuaires traditionnelles de pondéreux, c'est-à-dire les sables, les graviers, le charbon, les céréales, les ferrailles, les

activités qui se sont restructurées sur de faibles entreprises dans la mise en œuvre de dispositifs permettant de meilleurs rendements ; deuxièmement, des activités logistiques induites par la consommation des 10 millions d'habitants de la région Ile-de-France et s'appuyant sur le transport multimodal : voies d'eau, routes, fer, conteneurs.

Les mutations rapides observées sur la zone depuis un passé récent répondent à l'évolution rencontrée dans le secteur de l'activité logistique et de la distribution.

Par ailleurs, pour répondre aux besoins croissants exprimés par les professionnels de la transformation, des services et du conditionnement, la zone portuaire accueille désormais des P.M.E. et P.M.I. intéressées par une implantation en « hôtels industriels » ou locaux d'activités.

En vue d'assurer une continuité satisfaisante du tissu urbain compris entre les zones d'activités voisines et le secteur industrialo-portuaire implanté en bordure de darse, une zone d'activités se développe en limite du sud de la zone portuaire, le long de l'autoroute A 86 : elle pourra permettre une composition urbanistique intégrant un effet de façade sur la A 86.

Entre cette zone de locaux d'activités et le secteur des darses, affecté prioritairement aux activités traditionnelles et logistiques, un espace a été réservé pour poursuivre l'accueil d'activités industrielles de production, pour lesquelles une demande existe en Ile-de-France. Il convient de la conforter et de la satisfaire, en particulier sur le pôle de Gennevilliers, pour essayer de maintenir et de développer le niveau d'emplois à caractère secondaire.

Les hypothèses de mutations et de diversifications des activités sur le port conduisent à prévoir un triplement du nombre d'emplois entre 1991 et 1999 pour atteindre, monsieur le député-maire, 25 000 emplois à la fin de la décennie.

Le point de faiblesse, que vous avez signalé, c'est bien sûr la desserte du port en ce qui concerne les transports collectifs.

Le port autonome a souhaité donner une réponse positive au projet de la R.A.T.P. visant à étendre la ligne de métro n° 13 Météor jusqu'au cœur du port, près du pôle central regroupant hôtels, restaurants, services de douanes. Il a donc été recherché, de manière conjointe avec la R.A.T.P. et votre municipalité, la meilleure solution pour implanter sur le port le terminus de la ligne n° 13 et son dépôt, d'une superficie approximative de 7 hectares. Au vue de l'état actuel d'occupation, les terrains occupés par les stockages de voitures paraissent des plus adaptés car il est totalement anachronique d'effectuer un simple stockage au sol de véhicules sur un tel site. Un projet a donc été réalisé sur ces bases et un consensus des parties prenantes semble en bonne voie. J'espère qu'il sera obtenu.

Telles sont, monsieur le député-maire, les réponses que je souhaitais apporter à vos différentes questions. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur le ministre, je n'ai pas le pied aussi marin que mon collègue Jacques Brunhes (*Sourires*), aussi vais-je vous entretenir des transports en commun terrestres en Ile-de-France, qui sont une des clés non seulement du développement urbain et économique, mais aussi social et donc de la réussite de la politique de la ville.

L'enclavement de nombreux quartiers d'habitations collectives sociales contribue à aggraver les difficultés de ceux qui y résident et les contraint même parfois à utiliser leur automobile alors qu'ils prendraient volontiers les transports en commun. Il en va de même pour les jeunes dont le sentiment d'exclusion est ainsi aggravé.

La priorité reconnue aux transports collectifs par les dernières déclarations ministérielles doit se traduire concrètement et rapidement en actes. Dans ce domaine, monsieur le ministre, les élus locaux doivent être écoutés et entendus pour leur connaissance du terrain et des besoins de leur population et des entreprises.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Très bien !

M. Jean-Pierre Brard. Ne dit-on pas pourtant, monsieur le ministre, à propos des projets contenus dans le schéma d'aménagement de la région parisienne, que les maires concernés par le passage sur leur territoire de nouveaux moyens de transports ne seraient même pas consultés ? Ce serait tout de même un comble !

Mme Marie-Noëlle Liensmann. Tout à fait :

M. Jean-Pierre Brard. L'amélioration des transports en commun ne saurait néanmoins aller jusqu'à donner une prime ou un encouragement aux opérations spéculatives.

Il faut intensifier l'effort financier de l'Etat pour créer des dessertes de transports en commun rapides et confortables là où vivent ceux qui n'ont pas les moyens financiers de choisir leur lieu d'habitation.

L'exemple de Montreuil et de Rosny illustre parfaitement ce type de besoin. Le prolongement de la ligne de métro n° 9 au-delà de la mairie de Montreuil et jusqu'à la gare S.N.C.F. de Rosny-Bois-Perrier constituerait une amélioration considérable dans la vie quotidienne de milliers de Montreuillois, de Rosnéens et de Noiséens - or, les projets actuels laissent apparaître comme un vaste rectangle dans cette région de l'Est de Paris, qui n'est desservie par aucun moyen nouveau. Tout cela permettrait une dynamisation du tissu économique, donc des facilités accrues pour implanter des emplois dont la banlieue Est a tant besoin.

Il n'est pas acceptable, monsieur le ministre, que l'avant-projet du nouveau schéma directeur de l'Ile-de-France ignore cette revendication. Cette proposition est pourtant cohérente avec le projet Orbitale. En effet, la rocade de petite couronne aurait à cet endroit un tracé pratiquement Nord-Sud alors que la ligne n° 9 prolongée, qui est en projet depuis près de soixante ans, desservirait vers l'Est une zone dense dépourvue d'infrastructure de transport en commun et qui ainsi resterait dans l'état actuel de l'avant-projet du nouveau schéma directeur.

Globalement, ce prolongement ferait gagner aux habitants du secteur trente-deux minutes par jour, soit 40 p. 100 du temps de transfert quotidien, soit cent trente-trois heures par an ou encore l'équivalent de dix-sept jours de travail. A l'heure actuelle, un grand mouvement d'opinion est en cours de développement auquel ont déjà participé, par voie de pétition, des milliers de personnes.

Monsieur le ministre, vous avez demandé à M. Auberger, si sa culture scientifique lui permettait d'ajouter des carottes à des navets. Je ne connais pas votre culture culinaire, mais vous savez sans doute que les deux vont très bien ensemble à condition de savoir les accommoder.

Je vous propose donc de conjuguer, avec des interconnexions, les différents moyens - métro, R.E.R., Orbitale et S.N.C.F. - afin que la banlieue Est, dans cette partie, soit desservie au mieux. Je souhaite que vous ne continuiez pas à vous opposer à un prolongement qui, je l'ai dit, était prévue depuis près de soixante ans.

M. Roger Gouhier. Très bien !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur Brard, je ne vous suivrai pas dans vos considérations culinaires, encore que je n'aie pas dit qu'on ne pouvait pas accommoder les carottes et les navets. Simplement que, du point de vue arithmétique, on ne peut pas les additionner.

M. Patrick Ollier. Si, dans le panier de la ménagère !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. S'agissant de la question très importante que vous évoquez, je souligne à nouveau, comme je l'ai fait ce matin en réponse à plusieurs intervenants, que les transports en commun sont indiscutablement une composante fondamentale de la politique de transport que j'entends mener. Je ne vois pas comment on pourrait concevoir une politique efficace d'aménagement urbain sans transports en commun adaptés.

Cette priorité se traduit très concrètement dans le projet de budget qui vous est présenté par un accroissement de près de 50 p. 100 des autorisations de programme consacrées aux investissements en Ile-de-France. J'ai même entendu ce matin certains orateurs trouver ce chiffre trop élevé eu égard aux sommes réservées à la province.

En Ile-de-France, ces crédits permettront la réalisation des opérations prévues par le contrat de plan, et notamment des grands projets du plan d'urgence que sont Météor, Eole ou la ligne D. Les surcoûts qui ont été récemment annoncés par les entreprises ont conduit, vous le savez, à réaménager les échéanciers pour respecter les enveloppes fixées dans le contrat de plan.

Vous avez aussi appelé mon attention sur la déserte des zones d'habitat défavorisé et vous avez cru pouvoir, de façon un peu excessive selon moi, affirmer que certains projets de transport étaient choisis selon qu'ils favorisaient ou non la spéculation.

M. Jean-Pierre Brard. C'est vous qui le dites ! Moi, j'ai dit qu'il fallait se prémunir contre cela.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. S'il en est ainsi, vous avez tout à fait raison et je suis le premier à penser qu'il ne faut pas qu'un projet de transports en commun puisse engendrer la spéculation foncière.

La desserte des zones d'habitat défavorisé est essentielle. Pour le choix des projets aidés, tant en Ile-de-France qu'en province, on doit tenir compte de l'intérêt social des projets examinés, notamment de la desserte des quartiers défavorisés.

S'agissant de la ligne n° 9, qui atteint désormais Bobigny, il est exact qu'en l'état actuel de l'avant-projet du schéma directeur de la région Ile-de-France, son prolongement n'est pas expressément inscrit. Toutefois, cet avant-projet, je vous le rappelle, est ouvert à la concertation. Des ajustements pourront lui être apportés et la possibilité de prolonger la ligne n° 9 devra être examinée.

Je rappelle que la ligne de rocade Bobigny-Vincennes, qui prévoit la desserte de Montreuil, est prise en compte dans l'avant-projet.

Monsieur le député, contrairement à ce que vous laissez entendre, les pouvoirs publics sont pleinement ouverts à la concertation...

M. Jean-Pierre Brard. Avec les maires ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. ... non seulement pour des projets individuels, avec les élus locaux et, bien entendu, avec les maires, mais aussi pour l'avant-projet de schéma directeur de la région Ile-de-France, qui devra être terminé et approuvé avant la fin de l'année 1992 - il reste encore un an -, et pour lequel la phase de concertation doit être la plus large possible.

Je souhaite que toutes les questions, notamment celle que vous venez de soulever, puissent être discutées et - pourquoi pas ? - intégrées dans le projet, lequel, s'il n'y avait pas de concertation, ressemblerait à l'avant-projet ! Je suis sûr que l'évolution sera nette et tiendra compte de toutes ces améliorations.

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

La parole est à M. Pierre Micauts.

M. Pierre Micauts. La fiabilité de l'exécution des contrats de plan Etat-régions en matière d'investissements sur les routes nationales a déjà été évoquée ce matin. Il est vrai que, dans le X^e Plan, l'Etat n'honorera pas sa signature. Je n'en veux pour preuve que le contrat de plan bourguignon que je connais très bien. En 1991, 37 p. 100 des crédits ont été consommés alors que le Plan a déjà atteint 60 p. 100 de sa durée.

M. Philippe Auberger. Eh, oui ! C'est dramatique !

M. Pierre Micauts. Comment les collectivités territoriales - régions et départements - pourraient-elles investir en deux ans ce qui était prévu sur quatre ans ?

On nous dit volontiers aujourd'hui que ces retards sont dus à la lenteur des opérations préliminaires à chaque investissement, à savoir l'acquisition de terrains et les remboursements partiels. Si ces explications sont vraies, je vous suggère, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, de déléguer aux collectivités territoriales, et spécialement aux départements, le soin de réaliser les acquisitions foncières et les remboursements partiels sur leurs crédits, à titre d'avances, bien sûr, à valoir sur le montant total du projet. Ne pensez-vous pas que ce dispositif accélérerait la réalisation et permettrait de se rapprocher des délais prévus par les contrats de plan ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française.*)

M. Philippe Auberger. Encore un transfert de charges !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur Micaux, j'ai déjà répondu globalement au sujet des contrats de plan et des engagements pris par l'Etat.

S'agissant de la question plus particulière que vous posez sur les retards dans les acquisitions foncières, vous proposez, si j'ai bien compris, un préfinancement par les collectivités territoriales ? Je n'ai pas examiné cette solution, mais je peux vous dire d'ores et déjà que je n'y suis pas opposé - afin d'accélérer la réalisation des contrats de plan.

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

M. Emile Koehl. Monsieur le ministre, je me permets d'appeler votre attention sur le projet de rocade sud et de deuxième pont sur le Rhin à la hauteur de Eschau-Plobsheim près de Strasbourg.

Déjà dans un courrier du 22 mars 1982, le directeur départemental de l'équipement du Bas-Rhin avait précisé à la communauté urbaine de Strasbourg que l'Etat assumerait la maîtrise d'ouvrage de la rocade sud jusqu'au Rhin avec franchissement au nord de Plobsheim. Le contrat triennal signé le 26 janvier 1987 avait confirmé que l'Etat assurerait la maîtrise d'ouvrage. La réalisation de ce projet permettrait de soulager le trafic routier tant à Kehl, en Allemagne, qu'à Strasbourg. Le moindre incident sur le pont de l'Europe à Strasbourg aurait de graves conséquences. Toutes les grandes villes implantées sur le Rhin, notamment Mulhouse, sont pourvues de deux ouvrages d'art au minimum assurant la liaison des deux rives.

L'entité urbaine de Strasbourg - Kehl qui compte 450 000 habitants est la seule sur tout le sillon rhénan à ne disposer que d'un seul pont qui porte, en outre, un poste de contrôle douanier. Il est primordial que soit réalisée rapidement la jonction entre les deux réseaux autoroutiers français et allemand, jonction qui se compose de la rocade sud de Strasbourg et de son prolongement direct, c'est-à-dire un nouveau pont sur le Rhin avec son raccordement à l'autoroute allemande.

Je souhaite connaître le calendrier de réalisation de cette opération ainsi que le montant des crédits qui y seront affectés.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. La réalisation de la rocade sud de Strasbourg permettra, à terme, au trafic international de contourner l'agglomération et de se raccorder au réseau routier allemand.

Dans ce cadre, est prévue la construction d'un nouvel ouvrage franchissant le Rhin. L'emplacement de cet ouvrage entre Altenheim en Allemagne et Eschau en France a été fixé et même adopté le 20 juin 1986 par la commission intergouvernementale franco-germano-suisse. Les études sont en cours ; elles sont complexes du fait, notamment, qu'il s'agit d'un projet international. Un accord intergouvernemental franco-allemand devra être passé pour préciser le financement et l'échéancier de réalisation de ce pont.

Quant à la réalisation de la rocade sud de Strasbourg, elle est inscrite au contrat de plan Etat-région 1989-1993 pour un montant de 200 millions de francs. Les travaux sont en cours. D'ores et déjà, 62,350 millions de francs d'autorisations de programme ont été affectés, dont 18,850 millions financés par l'Etat. Le solde de l'opération devrait être inscrit au XI^e plan.

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

M. Pierre Micaux. Monsieur le ministre, ma question fait suite à l'intervention, brillante, que notre collègue Charles Fèvre a faite ce matin à la tribune. Elle porte sur l'électrification de la voie ferrée Paris-Bâle, plus précisément du tronçon Paris-Troyes-Chaumont, et très exactement jusqu'à Chalindrey, pour effectuer la jonction vers le Sud-Est.

Nous sommes ceux qui croient encore à la notion d'aménagement du territoire et qui n'acceptent pas que l'on sacrifie tout au bénéfice des T.G.V. Ce n'est d'ailleurs pas le cas et je ne serais pas objectif si j'affirmais que la S.N.C.F. n'investit que dans les T.G.V.

Avec mes collègues de l'Aube - Robert Galley du R.P.R. et Michel Carlet du groupe socialiste m'ont autorisé à parler en leur nom - j'insiste pour que l'étude de l'électrification du tronçon Paris-Troyes-Chaumont-Chalindrey soit engagée le

plus vite possible, pour que le planning de réalisation nous soit dévoilé tout aussi rapidement et pour que l'on fasse savoir aux collectivités territoriales pour quel montant elles devront participer, car elles doivent le faire dans le cadre d'un contrat de plan digne de ce nom.

Monsieur le préfet (sourires)... Pardon, ... monsieur le ministre.

M. le président. Nous ne sommes pas au conseil général !

M. Pierre Micaux. ...j'attends beaucoup de votre réponse. Nos départements de l'Aube et de la Haute-Marne sont encore enclavés. J'espère que votre réponse contribuera à leur désenclavement. (Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.)

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur le sénateur... Pardon monsieur le député (Sourires), vous vous intéressez, à juste titre, à la ligne Paris-Troyes-Chaumont-Bâle qui est parcourue par des trains internationaux à traction thermique.

Le coût de l'électrification de cet itinéraire avait été estimé à 2 milliards de francs, aux conditions économiques de l'année 1984 - aujourd'hui, la somme doit être beaucoup plus élevée. Lors des études complémentaires qui avaient été effectuées à l'époque sur le T.G.V.-Est, par M. Rattier, ingénieur général des ponts et chaussées, les gains de temps de parcours à partir de Paris avaient été évalués à une dizaine de minutes pour les villes situées sur cet itinéraire, telles que Troyes, Chaumont ou Vesoul.

La fréquence des trains, leur positionnement suivant les heures de la journée, leur confort, leur ponctualité, les correspondances qu'ils autorisent sont des éléments tout à fait fondamentaux auxquels les usagers sont, à juste titre, très sensibles. Vous conviendrez avec moi que tous ces éléments ne résultent pas nécessairement de l'électrification.

Je souhaite donc que la S.N.C.F. et les collectivités locales concernées par la desserte entre Paris et Bâle se rapprochent pour examiner l'ensemble des moyens d'améliorer la qualité du service offert aux usagers de la ligne, qualité dont, vous en conviendrez avec moi, l'électrification ne constitue qu'un des éléments. Vous avez parlé d'électrification : je préférerais que la discussion entre S.N.C.F. et collectivités locales s'attache, plus globalement, à tous les éléments que je viens d'évoquer.

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

M. Jean Proriol. Monsieur le ministre, le désenclavement de la France profonde est-il encore une priorité nationale ? (« Non ! » sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.)

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Bien sûr que oui ! Naturellement !

M. Jean Proriol. La S.N.C.F. ferme des lignes, supprime des arrêts ; les crédits routiers 1991 sont victimes de la régulation budgétaire et, nous l'avons entendu ce matin, le budget des routes pour 1992 est sacrifié sur l'autel de la pénurie financière.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. C'est faux ! Vous n'étiez pas là ce matin !

M. Jean Proriol. J'ai le compte rendu analytique, monsieur le ministre. Et des « perroquets » fonctionnent le plus légalement du monde dans notre assemblée !

Monsieur le ministre, l'Etat honorera-t-il les contrats de plan routiers, signés entre l'Etat et les régions...

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Bien entendu ! On l'a dit.

M. Jean Proriol... jusqu'à la fin du plan, c'est-à-dire jusqu'en 1993 ?

Certes, vous avez déjà répondu, à l'instant, mais vous n'avez pas levé nos inquiétudes.

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Oh !

M. Jean Proriol. Ma seconde question portera sur le désenclavement du Massif central et en particulier de la Haute-Loire.

M. Michel Giraud. C'est quoi, le Massif central ? (*Sourires.*)

M. Jean Proriol. Le plan Massif central, lancé du Puy-en-Velay, le 29 septembre 1975, avait permis de faire des progrès importants pour relier Clermont à Saint-Etienne, à Lyon, mais aussi à Paris. Il a aussi permis de réaliser la traversée Nord-Sud de l'Auvergne par l'A 75. On nous avait d'ailleurs, monsieur le ministre, annoncé votre visite pour la mise en service, ces derniers jours,...

M. Michel Giraud. Il n'y a pas de route ! Il ne peut pas y aller !

M. Jean Proriol. ... de sa partie cantalienne, déviation de Massiac et de Saint-Flour. Mais une nouvelle régulation, celle des déplacements ministériels, vous en a sans doute empêché. C'est bien dommage ! Car nous vous aurions entre-tenu des déviations concernant les deux plus grandes agglomérations de Haute-Loire, celle du Puy-en-Velay, chef-lieu du département, sur la RN 88, et celle de Brioude et Vieille-Brioude, deuxième ville de la Haute-Loire. Ces réalisations précèdent.

Des projets et contre-projets sont élaborés, discutés, puis finalement remplacés par d'autres, qui sont atteints du même virus. En attendant, ce sont les usagers, les entreprises et l'économie du département qui sont pénalisés par ces attermoissements. Pourtant ces deux opérations de contournement sont vitales. L'une nous relie à l'A 75 dans sa partie sud toujours mais au-delà de l'Auvergne ; nous éprouvons de vives inquiétudes sur sa mise en œuvre. L'autre, celle du Puy-en-Velay, se trouve sur l'axe Lyon-Toulouse, via Saint-Etienne, Rodez et Albi, qui est reconnu comme grande liaison d'aménagement du territoire. Véritable épine dorsale du sud du Massif central, elle constitue une de ces relations est-ouest, si rares dans notre pays.

Quelle est votre position, ou à défaut, celle de la direction des routes, sur ces deux projets de déviation ? Pouvez-vous accélérer et financer la réalisation des études et des travaux et débloquent ainsi un effort de désenclavement qui s'enlise ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.*)

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur Proriol, la mise en service de l'A 75 de Clermont-Ferrand jusqu'à Lempdes a permis une bonne accessibilité aux limites de la Haute-Loire. Il faut maintenant améliorer les routes nationales 88 et 102 qui sont, comme on dit, des axes structurants de ce département. Une somme de 240 millions est inscrite au contrat Etat-région Auvergne, principalement pour financer des aménagements sur la RN 88 entre Le Puy et Furmigny.

En ce qui concerne la déviation de Brioude et Vieille-Brioude pour laquelle 20 millions de francs sont inscrits au contrat Etat-région pour le X^e Plan, les multiples concertations qui ont été menées au niveau local n'ont pas permis de dégager un consensus minimum sur une des deux variantes proposées, une variante centre-est et une variante ouest. Un nouveau tracé, un tracé grand-est, a donc été étudié. Une nouvelle concertation vient de se terminer qui devrait permettre une prise de décision rapide.

Pour la déviation du Puy-en-Velay, aucun crédit ne figure au contrat Etat-région pour la période 1989-1993. Néanmoins, l'étude de trafic menée dans l'agglomération a mis en évidence l'intérêt, pour le trafic de transit et d'échanges, de la réalisation d'un contournement est de la ville. Des études de faisabilité d'un tracé par le plateau ont débuté dès cette année. Cette opération pourrait faire l'objet d'une inscription dans le cadre du prochain contrat Etat-région en concertation, bien entendu, avec les différents partenaires de l'Etat.

Monsieur Proriol, je ne répondrais pas au début de votre intervention car je l'ai fait amplement ce matin. J'ai annoncé, mais j'ai plaisir à le redire, que le budget routier connaîtrait une augmentation significative. Je répète, et je pense que cet après-midi cela prend tout son sens : les contrats de plan Etat-région seront respectés. Je vous remercie de me permettre de répéter une bonne nouvelle dont, je suis sûr, l'ensemble du Parlement se félicite.

M. Jean Proriol. Il faudra voir si c'est appliqué !

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

M. Daniel Chevallier. Monsieur le ministre, force est de constater - nous l'avons encore vu au cours de ce débat - que l'expression aménagement du territoire n'a pas la même signification selon le niveau auquel elle s'applique.

Si l'aménagement du territoire c'est procéder à la réalisation de grandes infrastructures - autoroutes, T.G.V., voies navigables, pôles techniques et technologiques de dimension européenne - c'est aussi, au niveau rural, se préoccuper des routes nationales aux traversées d'agglomérations difficiles, des cols fermés en hiver en zones de montagne et des lignes ferroviaires dont les dessertes s'amenuisent.

Monsieur le ministre, le prochain C.I.A.T. doit annoncer des mesures importantes pour le milieu rural en termes d'économie, de vie quotidienne et de coopération intercommunale. Je souhaite vivement que ces annonces soient relayées efficacement sur le terrain par l'ensemble des services publics, mais aussi par les établissements publics qui participent au maintien d'une vie locale, notamment la S.N.C.F.

Que voit-on ? Ici, le transport de fret est supprimé ; là, l'accès à la billetterie et à la réservation est réduit ; ailleurs encore, les trains-autos accompagnés sont supprimés - ce qui est paradoxal lorsqu'ils desservent des zones de montagne qui connaissent de nombreuses difficultés de circulation. Cette démarche nous inquiète au plus haut point, car elle tend à supprimer la nécessaire solidarité qui doit jouer en faveur du monde.

Monsieur le ministre, vous vous êtes montré sensible à de telles situations lorsque vous étiez en charge des P.T.T. J'ose espérer que vous manifesterez la même compréhension en tant que ministre de tutelle des transports ferroviaires. Le milieu rural a montré son malaise. Ne pensez-vous pas qu'une politique d'ensemble doive être appliquée à ces zones et porter tout particulièrement sur les transports, surtout le transport ferroviaire ?

M. Patrick Ollier. Bravo !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur Chevallier, je ne peux qu'abonder dans votre sens. Vous avez fait allusion à l'action que j'ai menée aux P.T.T. pour permettre à la poste, en milieu rural, de revivre dans des conditions difficiles, alors que nombreux étaient ceux, dans notre pays, qui considéraient qu'il n'y avait plus d'espoir.

C'est par une démarche pragmatique, en partant des réalités et en concertation avec les élus qui sont les plus proches du terrain et connaissent les besoins, que l'on pourra le mieux, non seulement définir ces besoins, mais aussi la façon dont le service public, quel qu'il soit, peut y répondre. Il y faut une volonté politique. Il y faut une capacité d'analyse certaine et aussi - pourquoi ne pas le dire ? - de l'imagination. L'exemple de la poste l'a montré : c'est parfois par des solutions imaginatives que l'on arrive à redéfinir les missions du service public dans un monde complexe en évolution. Le monde rural, lui aussi, évolue. Il ne veut pas mourir et il a raison. Le service public se doit de lui apporter les moyens de se maintenir et, pourquoi pas aussi, de se développer sur de nouvelles bases.

Soyez certain, monsieur Chevallier, que je serai très attentif à vos préoccupations. On le verra à la manière dont la S.N.C.F. répondra à certaines demandes et redéfinira elle-même ses missions dans le cadre rural. Bien entendu, cela concerne aussi le développement des routes et des services de l'équipement, le tout formant un ensemble cohérent, celui de l'intervention de l'Etat sous toutes ses formes.

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

M. Jean-Pierre Fourré. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, les grands travaux et les grandes opérations d'implantation de parcs de loisirs se développent en France. Plusieurs parcs sont déjà en activité, certains sont encore à l'état de projets, d'autres enfin ouvriront leurs portes prochainement. Ce sera le cas, en 1992, d'Eurodisneyland, à Marne-la-Vallée, alors que, déjà, se prépare le deuxième parc et que l'on parle, dès à présent, du troisième.

Ces parcs, comme les villes nouvelles dont ils font souvent partie, ont un rôle structurant sur leur milieu. Toute décision d'ouverture ou d'extension de ces parcs est subordonnée à une bonne estimation des besoins en transports, routier, autoroutier ou ferré, mais aussi à une programmation adaptée. Pouvez-vous, monsieur le ministre, m'indiquer si de telles orientations seront retenues dans le cadre des opérations à venir ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur Fourré, en effet, la réussite de grandes opérations d'aménagement comme les villes nouvelles ou les grands équipements - je pense à Eurodisneyland ou à Sophia-Antipolis - suppose la mise en place suffisamment tôt de dessertes adaptées, ferroviaires ou routières. C'est une question qui me préoccupe beaucoup.

L'avant-projet de schéma directeur de la région Ile-de-France que j'ai présenté au C.I.A.T. du 3 octobre, vise précisément à assurer cette adéquation dans le temps entre des programmes d'aménagement et des programmes d'infrastructures de transports. Les villes nouvelles - vous êtes connaisseur en la matière - bénéficient toujours d'un régime spécifique, avec le programme de voirie primaire qui s'élève, pour la durée du contrat de plan, à 700 millions de francs, dont la moitié vient de l'Etat.

En ce qui concerne la desserte d'Eurodisneyland, le contrat Etat-région Ile-de-France aura permis de réaliser les échanges sur l'autoroute A 4. Par ailleurs, le prolongement de la ligne A du R.E.R. sera mis en service en avril 1992 et la gare de Bussy-Saint-Georges à l'automne 1992. Les réservations nécessaires ont été faites pour deux gares intermédiaires qui seront réalisées au fur et à mesure de l'urbanisation.

La réalisation, éventuellement anticipée, du deuxième parc d'Eurodisneyland nécessitera un certain nombre d'aménagements supplémentaires qui sont actuellement à l'étude et dont le financement devra, bien entendu, être négocié avec nos partenaires habituels, c'est-à-dire Disney, la région et le département.

Comme vous le voyez, l'Etat s'efforce, dans le développement de ces grandes infrastructures, de prévoir à temps, car cela est essentiel, un développement concomitant des systèmes de transport et des infrastructures correspondantes.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Monsieur le ministre, vous l'avez dit, les ressources à mobiliser pour améliorer les infrastructures de transport sont énormes et il convient d'éviter tout gâchis. Aussi vais-je vous proposer une économie. (*Exclamations sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

Il nous faut aussi mesurer l'impact de la pollution par les transports, singulièrement par les transports routiers, dans l'effet de serre. C'est pourquoi, monsieur le ministre, je voudrais insister auprès de vous sur la nécessité d'abandonner le projet de liaison autoroutière ou de transit routier dite liaison « A 6-N 6 » en région parisienne.

Cette liaison est refusée par les élus locaux, non seulement par ceux des villes traversées mais aussi par ceux des villes proches, et par le conseil général de l'Essonne. Selon les études en cours, elle ne ferait qu'accroître l'asphyxie déjà réelle de la route nationale 7, de l'A 6 ainsi que du voisinage d'Orly.

Ne croyez-vous pas qu'il convient, pour la survie de nos villes et pour la qualité de la vie, d'abandonner cette logique de construction des autoroutes en milieu urbain et de promouvoir une programmation d'infrastructure en transports en commun performants.

Là où est prévue la liaison routière A 6-N 6, c'est-à-dire dans la zone dense de la grande couronne, aucun projet de transports en commun, notamment le long de la RN 7 d'Evry à Orly, n'est prévu alors que deux chiffres sont révélateurs. Selon un rapport du Conseil économique et social d'Ile-de-France, 70 p. 100 des véhicules qui circulent dans les environs d'Orly appartiennent aux salariés du site, 50 p. 100 de ceux-ci habitent les communes proches. Or dans aucune structure de transport en commun n'est envisagée de desserte du site aéroportuaire pour ces salariés.

Bref, monsieur le ministre, qu'attendez-vous pour abandonner le projet de liaison A 6-N 6, dont votre prédécesseur, M. Delebarre, disait qu'elle ne se ferait par contre les élus locaux ? Qu'attendez-vous pour réaliser la levée des emprises qui créent une véritable plaie au milieu des villes ?

Qu'attendez-vous pour affecter les dépenses de cette liaison routière aux transports en commun dans le secteur, notamment sur la RN 7 entre Evry et Orly ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Je vous remercie, madame Lienemann, de me proposer des économies. (*Sourires.*) C'est trop rare pour ne pas être souligné !

Malheureusement, je vais peut-être vous décevoir car le projet de liaison A 6-RN 6 figure au schéma directeur régional actuel. Son intérêt, en tant que liaison de rocade desservant des secteurs de développement périphérique et assurant un franchissement de Seine supplémentaire, a été confirmé dans le cadre des travaux de révision du schéma directeur.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Pas par les élus !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Les études sont en cours pour définir la partie d'aménagement qui, bien entendu, ne sera retenue qu'après une large concertation avec les élus locaux.

Je comprends votre souci de développer les transports en commun. C'est en effet une option normale, notamment en zone dense, d'ailleurs déjà retenue dans l'avant-projet du schéma directeur, et nous ferons le maximum dans ce sens. Je ne peux pas pour autant vous suivre dans une logique d'abandon de toute autoroute en milieu urbain, et tout particulièrement en grande couronne car, dans des zones peu denses, seules les autoroutes peuvent répondre aux besoins de déplacement de banlieue à banlieue et ces besoins progressent rapidement.

Je pense que, par le dialogue, par une approche urbaine globale, il est possible de parvenir à des solutions satisfaisantes pour les riverains et pour les usagers.

Quant à la desserte par transports en commun de Massy, Evry et Melun-Sénart, qui figure d'ailleurs dans l'avant-projet du schéma directeur, c'est un projet à examiner de près et je souhaite que la concertation soit aussi large que possible.

Je pense que ma réponse va dans le sens de votre préoccupation de développer les transports en commun en région parisienne, notamment les rocades, mais je ne partage pas votre point de vue sur l'abandon d'une autoroute urbaine, qui est indispensable pour désengorger la circulation en région parisienne.

Cela dit, encore une fois, la discussion doit avoir lieu dans le cadre de la concertation sur l'avant-projet et sur le projet final de schéma directeur de la région Ile-de-France.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Le conseil général de l'Essonne est contre !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Il n'y a pas que lui qui s'intéresse aux routes ! Il y a la région.

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

M. Jean-Pierre Fourré. Aujourd'hui, en région Ile-de-France, se créent de plus en plus d'entreprises offrant au public des services quasiment équivalents à ceux des taxis, sans être astreintes aux mêmes contraintes.

Utilisant en effet le vide législatif et réglementaire découlant en particulier de l'article 46 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 et de l'article 49 du décret du 16 août 1985 qui exclut de fait la région Ile-de-France des dispositions prévues, ces entreprises pratiquent une concurrence déloyale envers les taxis.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, je crois nécessaire que, dans l'attente de dispositions législatives spéciales à la région Ile-de-France, vous indiquiez avec précision dans quelles conditions doivent s'exercer les services occasionnels de transports publics routiers de personnes, l'article 32 du décret du 16 août 1985 pouvant, en effet, servir de référence, pourvu que soit bien indiqué et sans ambiguïté que l'autorisation touche un ou plusieurs groupes d'au moins dix personnes.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. La loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 s'applique à tous les transports publics de personnes ou de marchandises entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national. Les taxis et les voitures de petite remise entrent ainsi dans son champ.

Toutefois, la L.O.T.I. n'a fait l'objet d'aucun texte d'application sur ce sujet. L'exploitation des taxis et des voitures de petite remise reste donc soumise aux dispositions du décret du 2 mars 1973, qui n'a pas été modifié en dépit de l'entrée en application de la L.O.T.I. A ce titre, ils bénéficient d'une autorisation de stationnement sur la voie publique dans l'attente de la clientèle, et ils sont donc soumis, par ailleurs, à des contrôles spécifiques.

Pour harmoniser les conditions de concurrence, conformément aux objectifs fixés par la L.O.T.I., la réglementation applicable aux petits véhicules effectuant des transports publics de personnes devra évoluer. Ces petits véhicules exercent, en effet, vis-à-vis des taxis, dont ils n'ont pas le statut, une concurrence assez vive.

Il faut donc soumettre ces véhicules à des visites techniques périodiques et leurs conducteurs à des contrôles médicaux périodiques. En outre, l'accès à la profession de ces exploitants sera soumis à la condition d'honorabilité professionnelle, qui est requise par les textes communautaires en vigueur - il faudra la transposer au plus tôt dans notre droit interne.

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

La parole est à M. Philippe Auberger.

M. Philippe Auberger. Si j'ai bien compris, monsieur le ministre, vous m'avez reproché tout à l'heure de compter en kilomètres ? En fait, peu importe en quoi on compte. Puisque vous avez fait allusion à notre formation scientifique commune et à la rigueur qui en découle je vous mets au défi, dans la mesure où vous n'allez sûrement pas réserver pour la fin les kilomètres les moins coûteux et les plus faciles à exécuter, de réaliser en quinze ans, avec le rythme actuel, le schéma directeur des voies autoroutières adopté en C.I.A.T. en 1990. Vous faites donc des promesses inconsidérées que vous ne serez pas en mesure de tenir.

Pour les voies navigables, je ne partage pas plus votre optimisme, monsieur le secrétaire d'Etat. Vous nous avez annoncé en effet que tout allait bien, que l'établissement public industriel et commercial Voies navigables de France avait été mis en place, avec un conseil d'administration encore provisoire, qu'il avait pris des décisions en matière d'investissements le 1^{er} octobre, et qu'il allait avoir beaucoup plus d'argent que par le passé. En fait, on s'aperçoit que son programme d'investissements est encore très limité. Il est d'ailleurs pluriannuel.

Vous nous avez dit que la liaison Bray-Nogent venait d'être lancée. Quels sont exactement les crédits affectés à cette liaison dès 1991 ? Quel sera le rythme des travaux ? Quand sera-t-elle terminée ?

Ma seconde question, qui intéresse directement ma région, concerne également l'aménagement du territoire. Nous parlons, en effet, de routes, d'autoroutes, de voies navigables, de chemin de fer, bref de toutes les questions concernant l'aménagement du territoire en l'absence du ministre de l'aménagement du territoire qui, lui, s'occupe simplement des banlieues, c'est-à-dire de problèmes importants, certes, mais pas essentiels en matière d'aménagement du territoire.

M. Michel Giraud. Très bien !

M. Philippe Auberger. On nous a toujours dit que la liaison fluviale Montereau - Sens - Migennes suivrait immédiatement celle de Bray - Nogent, et cela figurait dans le rapport Grégoire adopté en 1985. Comme on ne sait pas très bien quand sera terminée celle de Bray - Nogent, je voudrais savoir si la liaison entre Montereau et Sens et entre Sens et Migennes a encore des chances d'être un jour lancée. Dans l'affirmative, dans quel délai pourrait-elle être réalisée et mise à grand gabarit ?

Cela permettrait d'ailleurs de réaliser un certain équilibre dans la concurrence. Vous avez répondu à M. Brunhes que la liaison Bray - Nogent allait améliorer l'écoulement des céréales de la région du Nogentais. J'aimerais savoir dans quelles conditions les céréales de l'Yonne pourront être

emportées vers les ports de mer, les débouchés vers l'extérieur étant ainsi mieux assurés. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République. Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)*

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Ainsi que vous le savez, monsieur le député, les travaux de la liaison Bray - Nogent ont été lancés. La première tranche fonctionnelle, d'un montant de 164,5 millions de francs, comporte la construction d'un barrage-écluse à 3 000 tonnes au Vézoult - l'ouvrage est pratiquement terminé - ainsi que deux rectifications de boucles dont les terrassements vont démarrer à la fin de cette année.

L'achèvement de cette première tranche, qui permettra la navigation à 1 000 tonnes, est prévu pour la fin de l'année prochaine. Le financement nécessaire est inscrit au budget de Voies navigables de France. Dès 1993, la capacité de la Seine sera portée à 1 000 tonnes à partir de Nogent. Une seconde tranche d'un montant de 469 millions de francs permettra ensuite le passage à 3 000 tonnes. Il appartiendra au conseil d'administration de Voies navigables de France de décider de la date de mise en œuvre, que je souhaite, pour ma part, aussi proche que possible.

Non, monsieur le député, je n'ai pas dit : tout va bien. J'ai dit : ça va mieux, ce qui est sensiblement différent.

Pour les travaux concernant la mise à grand gabarit de l'Yonne, il me paraît nécessaire d'effectuer une étude économique avant de se lancer dans cette opération. En effet, je ne suis pas certain, bien au contraire, que le potentiel de trafic puisse être suffisant pour rentabiliser un tel investissement. Il est, je crois, plus urgent que Voies navigables de France poursuive la remise en état des ouvrages existants.

S'agissant précisément de Voies navigables de France, on ne peut à la fois nous demander d'aller plus vite et sembler contester la mise en place d'un conseil d'administration provisoire. Sinon, il y aurait eu des retards supplémentaires. Vous avez d'ailleurs voté en ce sens puisque cela figurait dans l'article de la loi de finances qui a permis la mise en place de Voies navigables de France. Ainsi que l'a souligné avec raison M. Beaumont, cet article a été voté à la quasi-unanimité non seulement de cette assemblée mais de l'ensemble du Parlement.

En conclusion, monsieur le député, les choses avancent : mais il n'y a pas de génération spontanée et nous ne pouvons pas faire naître les voies navigables par un tour de passe-passe ou d'un coup de baguette magique. Reste que nous avons relevé le défi.

Il en est de même pour les autoroutes. Nous pouvons dire en effet que, dans quinze ans, ce qui a été prévu sera réalisé. Dois-je vous rappeler que, à l'époque où vos amis étaient au gouvernement, entre 1986 et 1988, les 300 kilomètres qui avaient été annoncés n'ont pas été réalisés ?

Voilà, brièvement, ce que je souhaitais répondre, notamment sur l'opération de Bray - Nogent, attendue depuis cinquante ans !

M. le président. La parole est à M. Patrick Devedjian.

M. Patrick Devedjian. Monsieur le ministre, ma question, et cela changera un peu, ne porte pas sur des considérations budgétaires mais sur l'organisation.

En région Ile-de-France, les travaux de l'A 86 offrent cette particularité d'être réalisés pour chaque tronçon par les différentes D.D.E., les directions départementales de l'équipement. Or celles-ci, en particulier depuis les lois de décentralisation, ont les plus grandes difficultés à s'acquitter de cette tâche. Elles manquent généralement de moyens humains, de moyens techniques, et ne parviennent pas à coordonner leurs programmes ni même leurs financements.

Le résultat est que les retards s'accumulent, en dépit des financements.

Ne serait-il pas raisonnable d'attribuer la maîtrise de l'ensemble de l'A 86 à celle qui en a la compétence naturelle, c'est-à-dire la direction régionale de l'équipement ? Cela permettrait certainement, à condition qu'on l'étoffe un peu, d'assurer une meilleure coordination et une meilleure concentration de moyens pour réaliser cet équipement tout à fait indispensable et prioritaire dans l'équipement de notre pays et pas seulement de notre région. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. L'autoroute A 86 est en effet un projet essentiel pour la région Ile-de-France. Il est engagé depuis plus de vingt ans, ce qui montre les difficultés rencontrées par tous les gouvernements.

L'actuel gouvernement a décidé en 1989 d'accélérer sa réalisation avec l'objectif d'une mise en service complète en 1998. Pour cela, il a décidé de concéder la partie ouest entre Rueil et Versailles et d'accroître les financements budgétaires sur les autres sections grâce à la taxe sur les bureaux dont j'ai parlé ce matin. C'est ainsi que 6,5 milliards de francs seront consacrés d'ici à 1993 à cette autoroute dans le cadre du contrat de plan Etat-région.

Les délais d'étude et de procéder ainsi que les contraintes de programmation financière impliquent un phasage de ces investissements qui ont, vous en conviendrez, une taille exceptionnelle. On ne peut donc pas les engager comme des travaux plus modestes.

La maîtrise d'œuvre est assurée par les D.D.E., renforcées par un arrondissement de travaux de la D.R.E., celle-ci étant chargée de la cohérence d'ensemble des projets.

Il me paraît souhaitable que la maîtrise d'œuvre reste exercée par les services les plus proches du terrain. J'ai bien entendu votre proposition mais je ne la sens pas bien. La maîtrise d'œuvre doit être exercée par ceux qui sont les plus à même de traiter tous les problèmes de chantier, d'environnement, de circulation, et cela en concertation étroite avec les collectivités locales et les riverains.

Il me paraît donc souhaitable, monsieur Devedjian, à moins qu'il n'y ait des difficultés telles qu'il faille revoir l'actuel montage de direction de ces chantiers, de laisser la maîtrise d'œuvre aux D.D.E., aidées par les directions régionales. Si des difficultés particulières survenaient ici ou là, j'espère qu'il serait possible d'y remédier dans le cadre de la concertation permanente qui est maintenue entre D.D.E., D.R.E., élus locaux et riverains.

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

M. Roland Nungesser. Mon intervention, monsieur le ministre, concerne une fois de plus les voies navigables.

Depuis quelques années, les études et les décisions de principe se succèdent, prévoyant l'extension du réseau, mais aucune application effective n'en a résulté. Pourtant, le rapport de la commission Grégoire, suivi de l'adoption du schéma directeur par le gouvernement en 1985, laissait espérer que la France allait engager le vaste programme d'infrastructures fluviales dont notre économie nationale a bien besoin. Il est en effet de plus en plus urgent de réaliser les liaisons inter-bassins et de relier notre réseau fluvial à celui de l'Europe.

L'espoir d'entrer enfin dans l'ère des réalisations fut conforté d'abord par le rapport Chassagne, qui ouvrait de nouvelles perspectives de financement grâce aux taxes imposées à tous les utilisateurs de la voie d'eau, puis par la création de l'E.P.I.C. Voies navigables de France par la loi de finances de 1990.

Or, bien que plusieurs textes d'application aient été publiés en juillet et août derniers, les structures définitives du nouvel établissement ne semblent pas encore être mises en place. Quand le seront-elles ?

A ces questions s'ajoute maintenant l'inquiétude suscitée par les chiffres de votre budget. Les crédits d'Etat, en effet, sont en baisse de plus de 50 p. 100 par rapport à l'année précédente. Aussi, les ressources nouvelles dont les usagers espéraient qu'elles s'ajouteraient aux crédits budgétaires semblent-elles, au contraire, destinées à compenser la diminution des crédits d'Etat.

S'il est possible d'espérer une participation des régions et de la Communauté européenne pour les liaisons à grand gabarit, celles-ci ne pourront être réalisées si l'Etat se désengage dans le même temps. Or le rythme de ce désengagement est inquiétant. Le total des crédits ouverts n'est que de 104 millions de francs, à comparer aux 238 millions de francs du budget de 1991, déjà en baisse par rapport aux crédits des années précédentes.

Monsieur le secrétaire d'Etat, pouvez-vous nous annoncer que cette tendance va s'inverser, c'est-à-dire que dans les budgets futurs, les crédits ouverts à Voies navigables de

France retrouveront au moins le niveau de l'effort budgétaire des années précédentes, ce qui permettrait enfin d'engager les premières opérations prévues par le schéma directeur adopté il y a six ans par le gouvernement ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.*)

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, il n'est pas exact de dire que les études succèdent aux études. Je sais combien vous êtes attaché au projet Seine-Nord. Vous savez, comme moi, qu'avant 1990 il n'avait jamais fait l'objet de la moindre étude, pas plus d'ailleurs que le projet Seine-Est. Quand je suis arrivé au ministère, le projet Seine-Nord tenait sur une feuille recto verso ! Quant à Seine-Est, il n'y avait même pas de dossier ! Telle est la réalité des faits.

Nous avons lancé les études au cours de l'année 1991 pour essayer de rattraper le temps perdu. Nous avons même obtenu une aide, symbolique, certes, mais le symbole parle fort, de la Communauté économique européenne, pour une somme de 700 000 francs.

C'est la première fois que la Commission des communautés européennes nous apporte une aide qui, pour être symbolique, n'en est pas moins prometteuse.

Au demeurant, il faut relativiser le propos. La priorité gouvernementale, c'est la liaison Rhin-Rhône, que nous voudrions réaliser en dix ans. Quant à la liaison Seine-Nord, je le disais tout à l'heure en réponse à l'un de vos collègues, à ma connaissance, aucun projet n'est, à l'heure actuelle, à l'étude en Belgique. Or les Belges n'ont pas un réseau capable d'accueillir des convois de 3 000 tonnes. Par conséquent, nous allons poursuivre les études mais, avant de lancer l'opération Seine-Nord de bout en bout, il convient d'avoir la certitude que les Belges feront le même effort pour mettre leur réseau à grand gabarit.

Pour la liaison Seine-Est, trois tracés sont revendiqués. Il nous faudra choisir. Devront donc être réalisées en 1992, comme nous l'avons fait pour l'axe Seine-Nord, d'une part, une étude, d'autre part, une concertation avec les collectivités régionales et locales de façon à décider, dans l'intérêt national et dans celui de l'aménagement du territoire, quel est le meilleur tracé.

Quant au budget, je vous rappelle, monsieur le député, qu'il est de 940 millions de francs. Sur cette somme, 540 millions seront réservés à l'investissement. Est-ce suffisant ? Evidemment non. Est-ce un progrès ? Oui. Je vous demande donc de continuer à soutenir les efforts engagés. Je puis vous garantir que j'ai l'intention de mener les opérations dont je viens de parler jusqu'à leur terme, de façon que la France rattrape son retard dans le domaine des voies navigables.

M. le président. Nous passons aux questions du groupe U.D.C.

La parole est à M. Jean-Paul Fuchs.

M. Jean-Paul Fuchs. Monsieur le secrétaire d'Etat, ma question concerne la sécurité routière.

Je voudrais pousser un cri d'alarme. En dix ans, le parc de motocyclettes en circulation a connu une croissance régulière, de l'ordre de 28 p. 100 par an. Surtout, les motos de forte cylindrée - plus de six chevaux - sont passées de 19 à 50 p. 100 du parc, et 80 p. 100 de ces grosses cylindrées sont débridées.

Le taux de dépassement des vitesses limites ne cesse d'augmenter. Il est passé de 37 à 66 p. 100 des constatations réalisées sur les chemins départementaux, où la vitesse moyenne a augmenté, elle, de quatre-vingt-trois à quatre-vingt-dix-neuf kilomètres par heure.

On assiste, depuis 1986, à une augmentation régulière du nombre des accidents, des tués et des blessés. Le nombre de tués est passé de 501 à 555 et celui des blessés de 5 413 à 5 858.

Ajoutons à cela que l'on assiste en agglomération à une diminution lente et inquiétante du port du casque, qu'un tiers des tués ont de vingt à vingt-quatre ans et que la moitié des tués possèdent le permis depuis moins de trois ans.

Ne pensez-vous pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que des mesures s'imposent afin d'endiguer cette hécatombe ? Par exemple, l'obligation de posséder le permis depuis quatre ans au moins pour pouvoir conduire les grosses cylindrées, ou

encore la lutte contre les homologations abusives - la loi sur l'importation, notamment du Japon, paraissant mal appliquée ?

La situation actuelle n'est plus acceptable. Trop de jeunes meurent sur nos routes. Quelles mesures allez-vous prendre ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre, du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, vous avez tout à fait raison : trop de jeunes meurent en ville, sur les routes et les autoroutes. C'est un drame national, et je sais que nos efforts se rejoignent pour sensibiliser nos concitoyens qui s'effrayent, souvent bien à tort, des mesures annoncées et qui ne voient pas que le danger est là, tout près, en sortant de chez soi, en prenant le volant, en utilisant un scooter ou tout simplement comme piéton en allant faire ses courses.

Vous avez rappelé des chiffres. Ils sont si terribles que je me dois de vous répondre aussi complètement que possible.

Tout d'abord, comprenons-nous bien : quand nous parlons des deux-roues, il s'agit uniquement d'engins à moteur. En effet, si l'on englobait les cyclistes, il faudrait ajouter aux chiffres que je vais donner 1 600 tués en moyenne par an.

En 1990, 2 004 usagers de véhicules à deux-roues ont été tués, représentant 19,5 p. 100 du total des tués, et 54 813 ont été blessés, représentant 24,3 p. 100 du nombre total de blessés dans les accidents corporels de la circulation routière. Ces chiffres font apparaître, par rapport à 1989, une légère amélioration : moins 1 p. 100 de tués et moins 4,3 p. 100 de blessés.

Au cours des neuf premiers mois de 1991, 1 493 usagers d'engins à deux roues ont été tués, représentant 20,7 p. 100 du nombre total des tués au cours de cette période, et 37 911 ont été blessés, soit 25,2 p. 100 du total. Par rapport aux neuf premiers mois de 1990, le nombre des tués a diminué de 6,3 p. 100 et celui des blessés de 10,4 p. 100.

Par catégorie de véhicules - vous le savez bien, monsieur Fuchs - c'est la motocyclette qui justifie les principales préoccupations, les plus grandes inquiétudes : 795 tués et 15 606 blessés, soit, par rapport à la même période de 1990, une augmentation de 4,2 p. 100 du nombre des tués et une diminution de 5,5 p. 100 de celui des blessés. Les conducteurs de motocyclette sont la seule catégorie d'usagers de la route pour laquelle on enregistre une augmentation du nombre de tués sur la période considérée.

Devant ces chiffres, je ne suis pas resté inerte et, vous vous en souvenez peut-être, dans le courant du printemps j'ai proposé un plan « moto » qui comporte quatre volets principaux.

Premier volet : l'amélioration de la formation. J'ai demandé qu'elle soit au minimum de vingt heures. En effet, beaucoup de candidats obtiennent le permis moto après quelques heures de formation seulement. D'ailleurs, des écoles de conduite moto se sont spécialisées dans ce genre de commerce. C'est pourquoi un décret et un arrêté sont en cours de préparation, visant à imposer un minimum d'heures de cours de formation avant de pouvoir se présenter au permis. Des consignes de rigueur ont été données aux inspecteurs.

Parallèlement, comme nous l'avons fait pour les automobilistes, nous allons lancer une expérimentation de l'accès au permis moto par le biais de l'apprentissage accompagné. C'est beaucoup plus difficile à réaliser que pour les automobilistes, car vous imaginez bien qu'il n'est pas aisé d'apprendre à conduire une moto en étant soit derrière le conducteur soit sur un autre engin. Il faut des casques permettant les échanges simultanés entre le moniteur et l'élève. Nous tenterons l'expérience dans deux départements. Selon les résultats que nous enregistrerons, nous l'étendrons à quatre départements, voire plus.

Deuxième volet : l'incitation au port du casque homologué. Au cours de l'été, les contraires ont été multipliés. L'effort doit être poursuivi et amplifié. Vous savez qu'une loi votée par le Parlement permet, lorsque des motards n'ont pas de casque, l'immobilisation du véhicule. Cette procédure commence à se développer, et c'est une bonne chose.

Par ailleurs, un décret, en cours de préparation, vise à relever le classement des contraventions en cas de non-port du casque ou de port d'un casque non homologué de telle

manière que la contravention coûte aussi cher qu'un casque, ce qui devrait inciter les gens à en acheter un tout de suite. Une campagne de communication sera lancée dans le courant du mois de décembre. Elle a été élaborée avec le monde des motards. Sa particularité réside dans le fait que, pour la première fois, tous les fabricants de casques, sauf un, ainsi que les trois assureurs spécialisés ont contribué au financement. Là encore, nous avons voulu développer le partenariat.

Troisième volet : l'implication des partenaires. Le thème de la sécurité des motards sera pris en compte dans les contrats locaux de sécurité routière. C'est ce que j'ai expliqué dans mon propos liminaire lorsque j'ai parlé d'un redéploiement des crédits. La publication d'encarts pédagogiques dans la presse spécialisée interviendra en 1992.

Pour le moment, il y a eu peu de contacts avec les constructeurs et les importateurs de motos. C'est pourquoi nous avons décidé d'engager une action en ce domaine. En plus de la campagne de communication dont je viens de parler, une action de partenariat a été préparée avec les fabricants de casques. Elle devrait faire l'objet d'une annonce publique au moment du salon de la moto.

Enfin, des contacts ont lieu avec les assureurs en vue d'établir une grille de tarification correspondant aux risques des différents types de motos. La négociation avance ; elle devrait déboucher en 1992 au plus tard.

Quatrième et dernier volet : il s'agit - comme vous l'avez suggéré, monsieur Fuchs - de nous assurer que les motos qui sont importées en France ne dépassent pas les 100 chevaux et qu'il n'y ait pas en vente ou en circulation de véritables engins de mort. Vous savez que nous avons engagé une lutte contre les trafics, notamment les ventes de kits. C'est un dossier difficile. Un projet de décret est en cours d'examen. Nous entendons pousser les feux au maximum, car tout retard pris dans ce domaine, j'en suis autant convaincu que vous-même et que l'ensemble de la représentation nationale, se traduit par des morts supplémentaires. (*Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et Union du centre.*)

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

M. François Rochebloine. Monsieur le ministre, je voudrais appeler votre attention sur un problème particulièrement difficile qui touche à la fois à la sécurité routière et au désenclavement de la région stéphanoise. Il s'agit de l'aménagement de la RN 82 entre Saint-Etienne et Annonay, c'est-à-dire le franchissement du col de la République, problème qu'une série d'accidents graves vient, une nouvelle fois, de relancer.

Ces accidents, dont l'un, survenu le 6 septembre dernier, provoqua la mort de deux personnes, ont soulevé, vous l'imaginez, une émotion considérable.

Il est vrai que tout cela aurait pu être évité si les aménagements réclamés de longue date, avec insistance, par les élus locaux et départementaux et, en premier lieu, le président du conseil général de la Loire, Lucien Neuwirth, avaient été réalisés à temps.

D'ailleurs, permettez-moi de vous rappeler, monsieur le ministre, que l'assemblée départementale, à laquelle j'appartiens, a régulièrement adopté, à l'unanimité, des vœux, adressés aux gouvernements successifs, demandant la réalisation de ces travaux, à savoir la création de deux lits d'arrêt d'urgence et de quelques créneaux de dépassement, permettant d'améliorer très nettement la sécurité routière, le confort et le service à l'utilisateur.

Aucune réponse n'a jamais été obtenue ; ces vœux sont restés lettre morte.

Mais aujourd'hui, le problème a pris une nouvelle dimension. Les pouvoirs publics ont dû se résoudre à prendre des mesures très fermes, consistant à renforcer considérablement la réglementation sur la circulation des véhicules lourds.

Le résultat en est un arrêté préfectoral d'interdiction, applicable sans délai à tout camion de plus de dix tonnes non munis d'un dispositif de ralentisseur de type électrique ou hydraulique.

Inutile de préciser que cette décision, dictée certes par des impératifs de sécurité, a immédiatement pénalisé la vie économique des communes desservies par cette voie. Inadaptée aux réalités socio-économiques, elle n'est qu'une réponse pour le court terme, et il serait inconcevable de ne pas mettre en œuvre des solutions préconisées de longue date.

Cette route, dont le rôle historique n'est plus à démontrer, constitue une liaison essentielle, je tiens particulièrement à le souligner, entre l'agglomération stéphanoise et la vallée du Rhône, la Loire et l'Ardèche. N'est-elle pas utilisée comme axe de déstase pour éviter le goulet d'étranglement de l'agglomération lyonnaise ? En outre, et ce n'est pas le moindre des paradoxes, il n'est pas rare que cette route soit empruntée par des convois exceptionnels, de jour comme de nuit !

Or, aujourd'hui, un consensus existe.

Il existe, en premier lieu, pour que des mesures à court terme soient prises de toute urgence, d'une part, pour assouplir la réglementation applicables aux poids lourds - une rencontre des élus et des transporteurs a d'ailleurs eu lieu très récemment à la préfecture - d'autre part, pour que soient enfin mis en chantier ces fameux lits d'arrêt d'urgence, maintes fois remis, et pour qu'ils soient mis en chantier, j'y insiste, au bas des deux versants du col. Ils sont, de l'avis de tous, vraiment prioritaires.

Le consensus existe, en second lieu, pour que soit enfin programmé l'aménagement de ces quelques kilomètres de voie qui s'intègrent dans le projet de liaison Saint-Etienne - Arnonay - Grenoble.

Nous attendons, monsieur le ministre, une réponse et des engagements précis.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur Rochebloine, les accidents de poids lourds sur la RN 82, sur les deux versants du col de la République, sont, en effet, à la fois graves et trop fréquents.

Je tiens à vous informer que j'ai pris, il y a quelques semaines, la décision d'aménager le plus rapidement possible des lits d'arrêt, comme vous le souhaitez.

Pour ce qui concerne la descente vers Saint-Etienne, l'opération sera financée au titre du programme de 1991. Les crédits de paiement correspondants, c'est-à-dire 2,5 millions, ont été récemment délégués.

Pour la descente vers Bourg-Argental, l'opération sera prise en considération au titre du programme de 1992. Son financement pourra être assuré sur les crédits déconcentrés auprès du préfet de la région Rhône-Alpes.

S'agissant des interdictions de circulation pour les camions, vous avez parlé des concertations engagées par le préfet. C'est dans ce cadre que devra être examinée la levée de ces interdictions. Elles pourront, en tout état de cause, être rapportées dès que les lits d'arrêt auront été réalisés, mais je souhaite que les décisions soient prises dans un cadre déconcentré, à l'issue des concertations menées par le préfet de région.

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

La parole est à M. Yves Coussain.

M. Yves Coussain. Monsieur le ministre, ma question concerne la route nationale 122, qui conduit de Massiac - où elle joint l'autoroute A 75 - à Figeac, dans le Lot, en traversant le département du Cantal. Cette route nationale constitue l'axe essentiel du département.

Désormais à peu près correcte à l'est des monts du Cantal, elle est dans un état catastrophique à l'ouest de ces mêmes montagnes. Plusieurs tronçons ne sont pas hors gel, en particulier au sud d'Aurillac. Etant donné les hivers rigoureux que connaît notre département, cela fait courir le risque d'une véritable asphyxie économique tant au bassin d'Aurillac qu'à la Châtaigneraie.

Le tracé en est, par ailleurs, tout à fait archaïque, au point que, dans certains virages, les poids lourds ne peuvent pas se croiser, ce qui est tout de même grave pour une route nationale.

Enfin, le passage de l'est à l'ouest des monts du Cantal se fait par le tunnel du Lioran, long d'environ deux kilomètres. Ce vieux tunnel n'est pas non plus adapté aux conditions modernes de trafic. Son exigüité oblige à une circulation alternée des poids lourds. Les accrochages, sans gravité jusqu'à ce jour, sont fréquents et il n'est pas rare que la circulation y soit bloquée en raison du non-respect des feux de circulation alternée.

Monsieur le ministre, j'avais déjà évoqué cette question devant vos prédécesseurs, M. Maurice Faure et M. Michel Delebarre.

La situation ne s'est pas améliorée ; elle a même empiré. Le conseil régional d'Auvergne, conscient de la gravité de la situation et de l'urgence de travaux de modernisation, a proposé que soient engagées immédiatement des études et acquisitions de terrains.

Pour cela, l'assemblée régionale d'Auvergne est prête à débloquer tout de suite 10 millions de francs et demande le même effort à l'Etat.

Si elle est retenue, cette proposition permettra d'engager les travaux de modernisation indispensables dès le début du prochain contrat de plan. Pouvez-vous, monsieur le ministre, m'indiquer quelle suite vous comptez réserver à cette proposition du conseil régional d'Auvergne et ce qu'entend faire ce Gouvernement pour remédier à une situation qui pénalise gravement notre département ? En effet, sans la modernisation rapide de la RN 122, qui est l'axe vital du département, le Cantal ne peut se battre pour son avenir avec des chances réelles de succès.

M. Franck Borotra et M. Patrick Ollier. Très bien !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Comme le sait M. Coussain, la desserte du département du Cantal et de son chef-lieu sera considérablement améliorée par la réalisation de l'autoroute A 75.

Avec le contournement de Massiac, qui vient d'être mis en service tout récemment, c'est une section autoroutière continue de 100 kilomètres qui est en service de Clermont-Ferrand à Saint-Flour sud.

Par ailleurs, la RN 122, qui assure la liaison entre Aurillac et la A 75, doit être modernisée grâce à l'important effort entrepris par l'Etat et la région Auvergne dans le cadre du contrat Etat-région couvrant le X^e Plan.

Cent millions de francs seront ainsi consacrés à l'aménagement de la RN 122 entre Aurillac et Murat - effort conjoint auquel il faut ajouter une participation supplémentaire de l'Etat de 73 millions de francs destinés à la rectification de la côte des Estresses et à l'aménagement entre Fraise-Haut et Murat.

La mise hors gel de la section Aurillac-Murat doit en outre être assurée hors contrat par l'Etat pour un montant de 20 millions de francs.

Enfin, je vous rappelle qu'une étude d'avant-projet sommaire d'itinéraire a été lancée entre Massiac et Figeac. Un crédit de 1,5 million de francs a été consacré à cette étude en 1991. Elle permettra à l'Etat et à ses partenaires régionaux de disposer, à l'échéance de 1993, de tous les éléments d'appréciation nécessaires à la préparation du prochain contrat de plan.

Si, comme vous le dites, le conseil régional est prêt à apporter un préfinancement de 10 millions de francs pour les aménagements de la RN 122, celui-ci pourrait être utilisé en 1993, par exemple pour les acquisitions foncières des premières opérations prévues au XI^e Plan.

En revanche, il me paraît difficile d'augmenter la part de l'Etat dès le X^e Plan compte tenu de l'effort actuel, qui était important, pour l'Auvergne.

Voilà, monsieur Coussain, ce que je pouvais vous dire sur cette liaison concernant le département du Cantal, qui, comme vous le voyez, est l'objet de beaucoup d'attentions de la part de l'Etat.

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

M. André Rossi. Monsieur le ministre, devant la réduction importante des crédits routiers, même si vous en avez récupéré une partie aujourd'hui, je vous indique que le département de l'Aisne, qui a subi cette année déjà de fortes annulations de crédits, s'inquiète pour l'année prochaine.

J'aimerais savoir si les opérations déjà engagées - je pense en particulier à l'élargissement de la déviation de Villers-Cotterêts et à la suite de la déviation de Soissons - seront bien poursuivies.

J'insiste aussi auprès de vous, monsieur le ministre, pour que soit enfin engagée la déviation de Braine-Courcelles-sur-Vesles.

Si j'insiste, c'est que cette opération sur la RN 31 - qui est une route importante puisqu'elle relie Rouen à Reims par Compiègne et Soissons - est attendue depuis des années et se justifie par une circulation de 9 200 véhicules par jour.

Aujourd'hui, cette route constitue un véritable danger, notamment pour les cars scolaires, et plusieurs accidents mortels sont à déplorer.

Toujours à propos de la RN 31, je voudrais avoir la certitude, monsieur le ministre, que sera engagée dans la foulée la déviation de Sermoise, qui, jusqu'à présent, n'avait jamais été dissociée de l'opération de Braine. Là aussi, le danger est grand. Là aussi, les nuisances sonores rendent la vie impossible, tout comme à Braine et à Courcelles.

Je souhaite que cet aspect humain, je dirai même ce mal-vivre dans ces trois communes, soit pris en considération lorsque vous déciderez de la programmation en 1992.

Enfin, ma dernière question - et ma dernière inquiétude - concerne les déviations de Levignen et du Plessis-Belleville sur la RN 2, déviations absolument nécessaires pour la communication de l'Aisne avec Paris. Nous redoutons même des délocalisations d'entreprises dans les régions de Villers-Cotterêts et de Soissons en raison des difficultés de transport vers la région parisienne. C'est vous dire l'importance des réponses que nous attendons !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Votre question, monsieur Rossi, concerne l'état des routes dans l'Aisne, en particulier les déviations de Braine et de Courcelles-sur-Vesles.

Je rappelle que le contrat routier conclu pour la période 1989-1993 prévoit la mise en place de 484 millions, dont 214 à la charge de l'Etat, au profit du département de l'Aisne.

Sur ce dernier montant, plus de 120 millions ont déjà pu être affectés.

Parmi les opérations qui ont déjà bénéficié d'un financement figurent la déviation de Braine et de Courcelles-sur-Vesles, dont vous venez de parler, pour 8 millions de francs au titre des études et des acquisitions foncières.

Ce contournement, dont le coût total s'élève à 140 millions de francs, est inscrit au contrat de plan pour 82 millions de francs, qui correspondent à une première tranche de travaux. Pour 1992, il est prévu d'achever les études et de terminer les acquisitions foncières. Je pense que les travaux pourront démarrer immédiatement après.

S'agissant de la déviation du Plessis-Belleville, l'opération est en cours. Vous n'avez pas lieu de trop vous inquiéter.

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions du groupe U.D.F., et nous revenons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Je ne reviendrai pas sur la liaison A 6 - RN 6, si ce n'est pour vous dire que l'expérience que j'ai de la vie de la banlieue depuis ma prime jeunesse me laisse dubitative sur les certitudes technocratiques qu'on peut avoir quant à la possibilité de régler les problèmes par la construction d'autoroutes.

Alors qu'on nous annonce depuis vingt-cinq ou trente ans que les autoroutes vont améliorer la fluidité du trafic et donc réduire les temps de transport, ces derniers ne cessent de s'accroître en région parisienne. Au point que ma commune risque de faire bientôt partie au même titre que Vendôme des villes situées à une heure de Paris, en raison de la dégradation des services publics, notamment sur la ligne C du R.E.R., où les conditions de fonctionnement deviennent inacceptables.

Nous avons chaque semaine une moyenne de trois ou quatre pannes, la plupart du temps aux heures de pointe, c'est-à-dire aux heures où nos concitoyens se rendent à leur travail.

Au contrat de plan Etat-région qui est en cours était prévue la mise en place du procédé SACEM. Cette opération a été retardée, apparemment pour des raisons techniques. Il semble également que l'aménagement, ou tout au moins la modernisation de la ligne C, n'ait pas été opéré, car les pannes se multiplient.

Les habitants de la banlieue ne comprennent pas qu'à une époque de progrès, où le T.G.V. permet de se rendre très rapidement dans des villes éloignées, on soit dans l'incapacité technique et financière d'assurer le transport quotidien en région parisienne de milliers de voyageurs sur la ligne C du R.E.R.

Que comptez-vous faire, à court terme, pour améliorer la situation ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Madame Lienemann, vous devez comprendre - et je suis sûr que c'est le cas - qu'il y a des projets à long terme et que, à court terme, on ne peut que corriger leurs imperfections et leurs insuffisances. Cela, il faut le comprendre et l'expliquer autour de soi. C'est le rôle des élus.

La ligne C du R.E.R. a connu - vous avez raison de le signaler - des incidents d'exploitation qui ont causé des retards. Ces incidents devraient progressivement disparaître grâce au programme d'amélioration d'exploitation de cette ligne mis en place par la S.N.C.F., qui prévoit de « fiabiliser » le matériel roulant, de faciliter et d'accélérer la montée et la descente des voyageurs, et, enfin, d'améliorer l'information des usagers sur la situation de la ligne et sur les retards prévus.

Ce programme est en cours de réalisation. Il devrait être achevé, pour l'essentiel, dans un délai d'un an. Voilà pour le court terme !

D'autre part, la qualité du service rendu sera significativement améliorée, avec la mise en place du système SACEM, que vous avez évoqué, système automatique d'aide à la conduite à l'exploitation et à la maintenance, auquel 160 millions de francs sont consacrés sur la période 1989-1993 dans le cadre du contrat de plan Etat-région.

Là aussi, il s'agit d'un contrat de plan sur cinq ans. Et cela ne peut malheureusement pas être du court terme. Des études d'adaptation de ce système à la ligne C et à sa spécificité - car la ligne C est différente de la ligne A - sont en cours avec pour objectif de parvenir à une réalisation complète à partir de 1994.

Enfin, une nouvelle gare sera créée dans la zone de Tolbiac-Masséna. Elle sera dotée de quatre, puis de six voies, de façon à offrir des possibilités supplémentaires de stockage et de retournement des trains, sa mise en service étant prévue pour 1996.

Ces deux équipements devraient très nettement améliorer la régularité de la circulation des trains sur la ligne C du R.E.R. et mettre un terme aux retards et aux perturbations actuellement constatés.

Ultérieurement, une augmentation du nombre de voies entre Paris et Juvisy permettra également d'améliorer la situation.

Comme vous le voyez, madame Lienemann, un certain nombre de dispositions sont prises pour remédier à une situation particulièrement désagréable pour les usagers, mais ce ne sont pas, à l'exception de la première mesure que je vous ai indiquée, des mesures à court terme. C'est bien la preuve qu'en matière d'infrastructures de transports il faut planifier. Il faut aussi, ne vous en déplaise, jouer l'intermodalité.

Cette intermodalité signifie qu'il faut savoir déterminer les besoins, les analyser et qu'il faut faire en sorte d'y répondre.

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

M. Jean-Pierre Chevènement. Vous avez déclaré, monsieur le ministre, vouloir placer la France à la jonction des réseaux T.G.V. européens.

Le projet de train à grande vitesse Rhin-Rhône répond parfaitement à cet objectif. Son intérêt européen est incontestable. La rentabilité de sa première phase, Mulhouse-Dole-Dijon, est évaluée à 8,4 p. 100. Cette rentabilité vient de ce que cet axe combine deux flux, l'un provenant de la Suisse vers Paris et le réseau de l'Europe du Nord, l'autre de l'Allemagne vers le Midi méditerranéen et la péninsule Ibérique.

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Très juste !

M. Jean-Pierre Chevènement. Le comité interministériel d'aménagement du territoire de mai 1991 a retenu comme étude prioritaire celle du T.G.V.-Méditerranée et celle du T.G.V.-Est.

M. Jean-Pierre Baumlér, rapporteur pour avis. C'est vrai !

M. Jean-Pierre Chevènement. Je suis heureux, monsieur le ministre, de pouvoir vous sensibiliser publiquement - puisque je n'ai pu le faire que de manière privée s'agissant de votre prédécesseur - au problème du financement du T.G.V.-Rhin-Rhône.

Naturellement, nul n'ignore que le débat national sur les infrastructures de transport aussi bien que la mission Essig doivent permettre d'y voir plus clair. Vous avez vous-même déclaré vouloir faire du financement du T.G.V.-Est un cas d'école pour d'autres T.G.V., notamment le T.G.V.-Rhin-Rhône.

Nous avons entendu M. Michel Giraud demander un régime de concession pour la réalisation du Lyon-Turin et du Rhin-Rhône, la S.N.C.F. payant une redevance. On peut imaginer d'autres formules : consortium bancaire, par exemple, rassemblant des banques françaises des banques étrangères. Vous-même avez envisagé un financement privé ou mixte des infrastructures. Tout cela peut se discuter, si j'ai bien compris. En outre, le problème du financement du Rhin-Rhône n'est pas difficile en raison de l'autofinancement possible de la première phase.

A l'instar des cantons de Suisse romande, les cantons de la Suisse alémanique - Zurich, Bâle, Berne, Aargau - ont décidé d'adhérer à l'association Trans-Europe-T.G.V. que je préside et au nom de laquelle je m'exprime. Y adhèrent, en outre, les présidents des régions de Franche-Comté, de Bourgogne, de Rhône-Alpes, de Languedoc-Roussillon et ceux de nombreux conseils généraux, dont celui du Haut-Rhin ainsi que des maires de villes comme Mulhouse, Montbéliard, Besançon, Dole, Dijon, Lyon, Mâcon, sans parler bien entendu de Belfort.

Notre région est très enclavée. C'est une région industrielle qui n'est pas desservie par le T.G.V.

Je vous demande, pour des raisons d'intérêt national et européen, au moins le lancement des études préliminaires de tracé de la première phase du T.G.V.-Rhin-Rhône par la S.N.C.F.

Je vous demande ensuite d'englober la première phase du Rhin-Rhône, pour des raisons d'aménagement du territoire et d'intérêt européen, dans le T.G.V.-Est, s'il doit être réalisé avec l'aide de l'Etat, comme le propose M. Essig. Celui-ci, d'ailleurs, a proposé de réaliser simultanément au moins la première phase du T.G.V.-Rhin-Rhône. Il s'agit donc d'aller au-delà d'un cas d'école pour le financement d'autres T.G.V. que le T.G.V.-Est. J'ajoute que la possibilité de réaliser des emprunts sur le marché financier international devrait lever les objections du ministère de l'économie et des finances, s'il en existe.

Enfin, monsieur le ministre, je vous demanderai - au cas où cette simultanéité dans la réalisation du T.G.V.-Est et du T.G.V.-Rhin-Rhône ne serait pas possible - de faire réaliser au préalable les études du T.G.V.-Rhin-Rhône, afin que le T.G.V.-Est, posé comme préalable politique, ne pénalise pas le T.G.V.-Rhin-Rhône. Car, d'une part, on nous explique qu'il faut le réaliser d'abord, mais, d'autre part, on ne le réalise pas !

Nous souhaitons que ce préalable politique soit levé, car nous avons le sentiment d'être discrètement pénalisés. Et c'est cette pénalisation que nous ne voudrions pas subir.

La meilleure manière de répondre à la question que je pose serait d'accéder à la demande faite par M. Essig ou, si ce n'est pas possible, de répondre à la demande que je viens de faire d'autonomiser en quelque sorte le T.G.V.-Rhin-Rhône.

Mme Marie-Noëlle Lienemann et M. Jean-Pierre Baumlér, rapporteur pour avis. Très bien !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur le ministre, la question que vous avez évoquée avec beaucoup d'éloquence est une question que je connais. Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler il y a plusieurs années et M. Bockel m'en a aussi saisi il y a quelque temps.

Vous avez raison de souligner l'intérêt national et européen d'une telle liaison. Je vous rappelle d'ailleurs - mais vous le savez - que le C.I.A.T. du 14 mai 1991, qui a approuvé le schéma directeur national « liaisons ferroviaires à grande vitesse », a inscrit dans sa liste le T.G.V.-Rhin-Rhône.

C'est donc un projet tout à fait intéressant, et nous nous y intéressons.

Permettez-moi simplement de vous dire qu'il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs, si je puis dire s'agissant de grande vitesse. (*Sourires.*) Vous avez vous-même rappelé la mission que j'ai confiée à M. Essig pour le T.G.V.-Est. Comme je l'ai dit et répété, ce sera un cas d'école, c'est-à-dire qu'en fonction des résultats de cette étude il sera possible de l'élargir à d'autres projets, et pourquoi pas au T.G.V.-Rhin-Rhône.

N'oublions pas non plus, sur les six à huit mois à venir, le débat national qui sera conduit par M. Carrère et dans lequel seront bien évidemment évoqués tous les projets de T.G.V., de routes, d'autoroutes, de canaux, de transports urbains.

Je souhaite, ainsi que je l'ai dit ce matin, que des priorités soient définies et que des choix soient faits. Nous avons un peu trop tendance dans nos raisonnements à oublier l'intermodalité, à oublier qu'il y a parfois, pour un même trajet, plusieurs choix possibles. Il existe, c'est vrai, des groupes de pression - l'expression est peut-être impropre -, en tout cas des groupes qui défendent tel ou tel projet, pour des raisons parfaitement louables, la plupart du temps en fonction d'intérêts locaux. Mais ce qui manque bien souvent, c'est une comparaison sérieuse et publique entre les différents moyens de transport.

Je souhaite qu'à l'occasion du débat national conduit par M. Carrère cette question soit examinée, et d'une façon réellement transparente. Je ne dis pas cela pour contester l'intérêt ou l'utilité du T.G.V.-Rhin-Rhône : mon propos concerne l'ensemble des projets d'infrastructure et des besoins de notre pays.

L'étude de M. Essig et le débat national nous mèneront au printemps 1992. Et ce n'est qu'à ce moment-là, et pas avant, que nous pourrons parler.

Il ne faut pas opposer le T.G.V.-Rhin-Rhône au T.G.V.-Est. En ce qui me concerne, j'applique des décisions qui ont été prises et qui ont consisté à fixer deux priorités : le T.G.V.-Méditerranée et le T.G.V.-Est. Cela ne veut pas dire que le T.G.V.-Rhin-Rhône ne soit pas intéressant !

Je retiens de vos propos, outre l'intérêt que vous portez, comme de nombreux élus, à ce projet, le fait que les collectivités locales et - pourquoi pas ? - des pays étrangers, je pense à certains cantons suisses, pourront être, le moment venu, parties prenantes au financement, notamment des études. De même, je retiens que, si le projet est rentable, il sera plus aisé de trouver différents modes de financement, dont ceux que j'ai évoqués ce matin.

Telles sont, monsieur le ministre, ce que je souhaitais vous dire sur le T.G.V.-Rhin-Rhône. Je vous ai récemment répondu par écrit sur le même sujet mais je souhaitais publiquement vous préciser que, dans un cadre général - l'étude de M. Essig et le débat national mené par M. Carrère - ce projet devra trouver sa place. Après coup, une fois que nous aurons parcouru ce chemin ensemble, viendra le temps des décisions éventuelles sur les études à réaliser.

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

La parole est à M. Antoine Rufenacht.

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le ministre, l'inscription du T.G.V.-Normandie au schéma directeur des lignes ferroviaires à grande vitesse est positive. Il faut maintenant que cette décision s'inscrive progressivement dans les faits. Or à cet égard, nous avons quelques raisons d'être inquiets car les propos tenus publiquement par des responsables de la S.N.C.F. peuvent faire croire que les réticences initiales n'ont pas été surmontées.

M. Chevènement s'est exprimé il y a quelques instants en termes de rentabilité et, a parlé d'autofinancement. Je voudrais, pour ma part, évoquer les problèmes d'aménagement du territoire - malheureusement, la région normande n'a pas les cantons suisses pour financer son T.G.V. (*Sourires.*) Il s'agit pourtant d'un dossier capital pour la Normandie et les grands ports du Havre et de Rouen.

Il ne faut pas répéter, pour ce qui concerne les trains à grande vitesse, l'erreur qui a été commise il y a vingt ou trente ans pour le réseau autoroutier, en oubliant les zones littorales, et particulièrement le port du Havre. Ce genre d'erreur doit ensuite se réparer et cela coûte beaucoup plus cher que prévu.

La liaison ferroviaire rapide en direction de Paris, qui permettra notamment de rejoindre l'aéroport Charles-de-Gaulle et assurera le raccordement au réseau européen est une priorité absolue pour la Normandie de demain et pour le renforcement de la compétitivité de la zone industrialo-portuaire de la Basse-Seine.

Je souhaite, monsieur le ministre, savoir si votre intention est bien de « pousser les feux », si je puis dire, pour que des études approfondies et sérieuses soient lancées rapidement avec les responsables de la S.N.C.F. et pour que des négociations soient engagées avec les responsables politiques et économiques normands, qui sont unanimement favorables à ce dossier. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur Rufenacht, je suis un peu désolé pour la réponse que je vais vous faire. En effet, je pourrais presque mot pour mot vous répéter ce que j'ai dit à M. Chevènement.

Je vous préciserais cependant que le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, dans lequel est inscrit le T.G.V.-Normandie et qui a été adopté par le C.I.A.T. du 14 mai 1991, n'est pas un document de programmation : il indique ce que l'on juge utile pour l'aménagement du territoire dans les années à venir, la programmation étant fixée par la suite. Chacun peut le comprendre ici. Si l'on devait réaliser immédiatement l'ensemble du programme, aucun budget n'y résisterait - je ne pense pas seulement au budget de l'Etat, mais aussi aux financements privés - compte tenu de la masse financière concernée.

La priorité actuelle est le T.G.V.-Méditerranée et le T.G.V.-Est, mais il existe d'autres projets intéressants, comme ceux du T.G.V.-Rhin-Rhône et du T.G.V.-Normandie.

Aujourd'hui, je ne peux rien vous dire de plus, sinon que nous continuons les concertations avec les élus de Normandie, les milieux socio-professionnels et tous ceux qui ont leur mot à dire sur le projet au sujet duquel vous m'avez interrogé. Je ne vous dis pas cela pour enterrer ce projet, mais au contraire pour le faire avancer et pour que soient définies des priorités. Lorsque tout ce travail aura été accompli, il sera possible de fixer le délai dans lequel pourra être réalisé son projet qui présente indiscutablement un intérêt pour la région Normandie.

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

M. Roland Nungesser. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez répondu tout à l'heure à la question que je voulais maintenant vous poser, ce qui vous a conduit à ne pas répondre à toutes celles que je venais de vous poser, et dont je vais vous rappeler un certain nombre.

D'abord, dans quel délai l'E.P.I.C. Voies navigables de France sera-t-il définitivement mis en place ?

S'agissant des crédits, je vous avais demandé si vous pensiez que le désengagement de l'Etat allait être opéré parallèlement à la perception des ressources nouvelles. Nous avions cru comprendre, au vu du rapport de Mme Chassagne, que les ressources nouvelles pour la voie d'eau s'ajouteraient aux crédits budgétaires. Mais ceux-ci diminuent ! Pouvons-nous espérer qu'un jour les uns s'ajoutent aux autres, ce qui permettra le démarrage du schéma directeur ?

En ce qui concerne le schéma directeur, j'ai insisté sur le fait qu'il faudrait, un jour ou l'autre, engager le programme adopté par le Gouvernement en 1985. En effet, comment notre pays peut-il rester indéfiniment à la traîne, si j'ose dire, de tous les pays du monde pour les voies navigables, alors que celles-ci offrent le moyen de transport qui est le moins consommateur d'énergie et qui provoque le moins de nuisances, qu'il s'agisse de la pollution, de l'air ou du bruit ?

Le schéma directeur comporte, certes, des priorités. Il faut poursuivre les opérations intéressant la liaison Rhin-Rhône, notamment celles qui facilitent le développement économique de la région Rhône-Alpes, d'un côté, et de la région Alsace, de l'autre. Mais il faudrait tout de même aussi envisager de

faire démarrer l'opération Seine-Nord, qui est apparue dans les différents rapports, notamment dans le rapport Grégoire, ou dans les commentaires sur le schéma directeur lui-même, comme la moins coûteuse et la plus rentable sur le plan économique.

Vous m'avez objecté qu'aucune étude n'avait été réalisée. Je suis très surpris car, m'occupant des voies navigables depuis un certain temps, je me souviens de l'étude économique, technique et financière du service de la navigation, qui se trouvait à l'époque à Compiègne, selon laquelle le projet Seine-Nord devait être lancé. Il y a eu ensuite une autre étude, très poussée, du conseil général des ponts-et-chaussées et un autre projet de tracé a été élaboré. Dans ce rapport très important, étaient comparés le tracé par le canal du Nord et le tracé par le canal de Saint-Quentin. Enfin, le conseil régional du Nord-Pas-de-Calais a fait procéder à une étude économique très sérieuse il y a deux ou trois ans. Je suis donc surpris qu'aucune de ces études ne soit évoquée dans les dossiers du secrétariat d'Etat.

Vous avez parlé de la liaison avec le réseau belge. Mais il faudrait commencer par penser à la liaison entre le Bassin parisien et le réseau du Nord !

Le conseil régional du Nord-Pas-de-Calais a consenti des efforts financiers considérables pour porter à 3 000 tonnes la liaison Dunkerque-Valenciennes. Or il subsiste un goulet d'étranglement entre Compiègne et Valenciennes, qui fait obstacle à la liaison des deux grands réseaux navigables français à 3 000 ou 3 500 tonnes. Alors, commencez donc par là, et faites ensuite confiance aux Belges pour relier leur réseau et le réseau de l'Europe de l'Ouest au réseau français !

N'oublions pas non plus l'aménagement du territoire ! La liaison à grand gabarit entre l'Île-de-France et le Nord-Pas-de-Calais aidera à la relance industrielle du Nord-Pas-de-Calais. Quant au tracé du canal de Saint-Quentin, qui passe par les grandes agglomérations urbaines et industrielles, il pourrait incontestablement être un élément moteur pour la région picarde.

Vous avez sans doute comme moi l'ambition que l'Île-de-France et Paris constituent, dans la perspective européenne de 1992, une région motrice. La liaison Le Havre-Rouen-Paris-Conflans-Sainte-Honorine-Valenciennes jusqu'à Lille et Dunkerque serait de nature à conforter la position de l'Île-de-France. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, je vais prendre vos questions dans l'ordre.

Quand l'établissement public Voies navigables de France sera-t-il définitivement mis en place ? Au début de 1992.

Un jour prochain, les taxes et les redevances ajoutées au budget de l'Etat permettront-elles que les crédits mis à la disposition de V.N.F. soient plus importants, qu'il s'agisse de l'investissement, des autorisations de programme ou des crédits de paiement ? Je réponds oui.

Dans le cadre de la loi de finances pour 1991, vous avez, mesdames, messieurs, adopté un article créant les taxes, les redevances et l'établissement public. Nous pouvons, s'agissant des emprises, des taxes et des redevances, rester dans une fourchette de 1 à 3. Nous en sommes à 1,8, mais rien n'interdit que nous allions jusqu'à 3 : il suffirait de déplacer le curseur !

J'espère que, dans un contexte de croissance économique plus importante, le budget de l'Etat contribuera, comme cela était initialement prévu, d'une façon plus importante au financement des voies navigables de notre pays.

Quant aux grands projets, je m'en tiens aux études opérationnelles. Elles sont engagées en ce qui concerne la liaison Seine-Nord. Après les travaux de Bray-Nogent, l'aménagement de l'Oise et l'engagement de celui de l'Aisne seraient à prendre en considération par V.N.F., ce qui nous permettrait de travailler logiquement, tout en ayant le souci de réussir ces opérations dans de bonnes conditions.

M. le président. La parole est à M. Antoine Rufenacht.

M. Antoine Rufenacht. Monsieur le ministre, le calendrier de mise en service de l'autoroute A 29 Le Havre-Amiens, dont la construction a été décidée par un comité

interministériel d'aménagement du territoire d'avril 1987, prévoit l'ouverture de la section Le Havre-Yvetot à la mi-1995 et l'ouverture de la section Yvetot-Saint-Saëns à la mi-1996.

Pouvons-nous avoir la confirmation que ce calendrier sera strictement respecté ? C'est techniquement possible. Encore faut-il que les financements soient mis en place et que la société de l'autoroute Paris-Normandie dispose des autorisations d'emprunt nécessaires.

L'Etat a décidé en 1986-1987 d'engager un effort très important pour donner au port du Havre les moyens de faire face avec succès à la concurrence des grands ports du nord-ouest de l'Europe. Cet effort s'est poursuivi depuis cinq ans.

Par ailleurs, les collectivités locales ont accepté de supporter l'intégralité du risque financier que représente la construction du pont de Normandie. Il s'agit là d'un pari considérable sur l'avenir de la Basse-Seine et, dans ces conditions, personne ne comprendrait que la cohérence de la politique engagée ne soit pas respectée par la mise en service en temps voulu de l'autoroute Le Havre-Ainiens.

J'en profite pour appeler aussi votre attention sur le débouché Sud du pont de Normandie en direction de l'autoroute de Normandie. Le retard pris sur ce dossier est incompréhensible et aura des conséquences redoutables lorsque le pont sera ouvert à la circulation, en 1995.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur Rufencat, les études sur l'axe important du réseau national sur lequel vous m'interrogez sont actuellement poursuivies. Cet axe assurera notamment le désenclavement des ports du Havre et de Rouen vers la Grande-Bretagne par le lien fixe transmanche. Il assurera leur ouverture vers la façade atlantique par la route des estuaires et par le pont de Normandie.

Les travaux sont en cours entre Le Havre et Yvetot. Ils ont été engagés dès le début du second semestre de cette année, pour une mise en service prévue en 1995.

Les travaux de la section Yvetot-Neufchâtel devraient être lancés en 1992, pour une mise en service en 1996.

Croyez bien que tout est mis en œuvre pour assurer la cohérence du réseau avec la mise en service de pont de Normandie.

Le calendrier d'études est très serré. Mon objectif est de lancer les enquêtes publiques en 1992 sur les autres sections : au début 1992, sur la section entre Amiens et Saint-Quentin ; avant l'été 1992, sur la section entre Amiens et la RN 28 ; en septembre 1992, sur la section entre l'A 13 et le pont de Normandie. Sur cette dernière section de dix-sept kilomètres, les études d'avant-projet sommaire, qui permettront d'arrêter la bande de 300 mètres dans laquelle s'inscrira le tracé de l'autoroute, devraient être achevées au printemps 1992.

Vous avez déploré les retards pris. Il y en a effectivement sur les études. La raison en est, et vous ne devez pas l'ignorer, que les problèmes d'environnement rencontrés sont extrêmement difficiles à résoudre. Quoi qu'il en soit, le calendrier que je viens de vous donner devrait permettre de tenir les dates, compte tenu de l'importance de l'aménagement de cet axe.

M. le président. Nous en arrivons à la dernière question du groupe U.D.C.

La parole est à M. Jean-Paul Fuchs.

M. Jean-Paul Fuchs. Monsieur le ministre, ma seconde question concernera encore la sécurité routière, en particulier la signalisation.

La Grande-Bretagne, avec deux fois moins de morts sur ses routes qu'en France, est une référence en matière de sécurité routière, sinon un modèle auquel nous devrions nous référer constamment.

J'ai noté trois éléments particuliers qui me paraissent participer à la sécurité des Britanniques.

En premier lieu, la répétition systématique des limitations de vitesse sur les voies à grande circulation. Cela ne se fait pas en France. Psychologiquement, cette répétition volontaire s'inscrit naturellement dans les esprits, et donc dans les comportements, et ce rappel obsédant des limitations de vitesse rend psychologiquement la faute plus dérangeante, donc plus rare.

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Jean-Paul Fuchs. En deuxième lieu, ainsi que vous l'avez tous observé à Londres et dans les autres villes de Grande-Bretagne, l'interdiction de stationner est matérialisée par une raie jaune continue peinte sur la chaussée, et non par une raie discontinue peinte sur le trottoir comme chez nous. L'interdiction d'arrêt est de même matérialisée par une double ligne jaune continue. Tout automobiliste en infraction ne peut ainsi ignorer sa faute. La voiture ainsi arrêtée sur la ou les bandes d'interdiction est la preuve qui saute aux yeux de l'incivisme de son conducteur. Psychologiquement, là aussi, cette façon de signaler les interdictions est bien plus forte que celle qui est retenue chez nous.

Toujours dans les pays anglo-saxons, le feu rouge, avant de passer au vert, passe par l'orange. Vous êtes ainsi averti du moment où vous allez avoir à démarrer, et vous vous y préparez calmement. En France, le feu passe immédiatement du rouge au vert. Afin d'être prêts au départ, nos conducteurs restent rivés à leur volant, le pied sur l'accélérateur pour démarrer dès le vert. Sur ce point également, la solution britannique est plus heureuse.

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Tout à fait.

M. Jean-Paul Fuchs. Moins « stressante », la solution britannique participe à la décrispation de la conduite et ne doit pas être étrangère au climat propre à la circulation outre-Manche, donc à la sécurité.

Voilà trois exemples de mesures qui, d'apparence peut-être secondaire, contribuent néanmoins à une meilleure sécurité routière. C'est ainsi, par une amélioration permanente influant sur le comportement de certains aspects de notre conduite automobile, que nous parviendrons un jour à rejoindre nos brillants voisins. Ne pourrait-on suivre l'exemple britannique, monsieur le ministre ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre, du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

M. François Rochebloine. Très bien !

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, vous avez raison d'appeler notre attention sur ce qui se passe au Royaume-Uni, notamment en ce qui concerne la sécurité routière. Si le résultat y est meilleur, ô combien ! Comparés aux nôtres, c'est dû pour une large part au comportement et au civisme de ceux qui y vivent.

Vous êtes allé en Angleterre. Moi aussi. Qu'avons-nous vu ? Au feu rouge, les piétons s'arrêtent et attendent que le petit bonhomme leur signale qu'ils peuvent traverser. Que ce soit en Alsace, à Paris, à Marseille ou à Nice, nous n'en sommes pas là, hélas !...

M. Jean-Pierre Baeumier, rapporteur pour avis. En Alsace, oui !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. ... et je suis le premier à le regretter. J'ajoute que ce qui vaut pour les piétons et les feux tricolores vaut d'une façon générale pour tout ce qui se passe en ville ou sur le réseau routier ou autoroutier. En revanche, si nous comparons les réseaux, la différence est sensible. Je ne prendrai qu'un exemple : les autoroutes anglaises n'ont pas d'aires de repos. Mais je conviens qu'il y a une excellente chose chez les Anglais, leur comportement, et ce n'est pas aussi bien chez nous, en général !

En ce qui concerne la répétition des limitations de vitesse, vous avez raison. Hier, lorsque je rentrais à Paris, en évitant de me trouver coincé dans le flot de la circulation annoncé régulièrement par Bison futé, ...

M. Jean-Pierre Baeumier, rapporteur pour avis. ... et en respectant les limitations de vitesse !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Bien entendu, Monsieur Baeumier, et j'espère que vous en faites autant ! (*Sourires.*)

Hier, disais-je, j'ai pu constater dans trop de communes encore l'absence de panneau indiquant la limitation de vitesse à 50 kilomètres à l'heure. Il faut y remédier.

Il y a quelques jours, lors de l'inauguration d'une radio lancée par la S.A.P.R.R., j'ai indiqué que je souhaitais que les sociétés d'autoroutes utilisent plus intelligemment les panneaux à messages variables. Il est important de connaître la température, sans doute... (*Sourires.*) Mais je crois préférable

de donner quelques conseils utiles aux usagers ! Nous avons donc saisi les présidents des sociétés d'autoroute, pour que ces panneaux soient utilisés dans de meilleures conditions.

De même, et vous avez raison, il faut multiplier les rappels mais sans pour autant surcharger les bords des routes et des autoroutes, car trop de signalisation peut nuire. Il faut trouver un équilibre satisfaisant.

En ce qui concerne la matérialisation du stationnement et de l'arrêt interdit par marquage, j'ai fait étudier la question par mes services. On m'a indiqué que, dans un pays comme le nôtre, la durée des produits utilisés n'était pas très longue et qu'un problème de visibilité ne manquerait pas de se poser à très court terme. C'est pourquoi nous n'avons pas retenu le même dispositif qu'au Royaume-Uni.

En ce qui concerne les feux tricolores, une directive européenne est en préparation. Elle prévoit une harmonisation. Elle entrera en vigueur, je pense dans des délais tout à fait satisfaisants. Voilà, monsieur Fuchs, ce que je pouvais répondre à vos questions de bon sens. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Très bien !

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions du groupe de l'U.D.C.

Nous revenons au groupe socialiste.

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

M. Jean-Yves Le Déaut. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais revenir sur le problème du T.G.V.-Est sous l'angle de la construction européenne, déjà évoqué par le rapporteur, M. Baeumler, ainsi que par plusieurs de mes collègues. Rapporteur du budget des affaires européennes, j'aurai d'ailleurs l'occasion de m'exprimer demain à ce sujet.

Il me paraît aberrant, au moment où se modifie l'Europe de 1993, que nous tergiversions pour relier Paris à Strasbourg et, au-delà, à l'Allemagne, au Luxembourg, à la Suisse et à toute l'Europe de l'Est vers laquelle se déplace le centre de gravité économique du continent. Un récent rapport de la D.A.T.A.R. révèle même que l'Europe se polarise à l'Est et affirme que la France se marginalise dans l'Europe.

Nous sommes plusieurs ici à demander, depuis cinq ans et la question traduit une préoccupation des concitoyens de nos régions, pourquoi ce dossier est au point mort. Pourquoi ? Parce que la S.N.C.F. nous fait lanterner !

Même un enfant du primaire s'aperçoit, à l'observation de la densité de population de la grande dorsale européenne, qu'il est important d'opérer cette liaison. Ma remarque ne va pas à l'encontre des propos tenus par Jean-Pierre Chevènement tout à l'heure ; au contraire : elle les complète. Je me félicite donc, monsieur le ministre, que vous ayez chargé M. Essig de rechercher des solutions de financement et que vous souhaitiez faire de ce dossier un dossier exemplaire.

J'aimerais néanmoins que vous lui demandiez de réexaminer les taux de rentabilité qui ont été indiqués dans le premier dossier, car c'est là que le bât blesse. Ces taux sont notoirement sous-estimés et l'audit demandé par Mme Trautmann l'a montré. Les taux de rentabilité sont bien plus élevés que ceux qui figurent dans les premiers rapports de la S.N.C.F. Pour les établir, on s'est fondé sur « l'effet frontière ». Mais qu'est-ce que cela signifie, si nous croyons à la construction européenne et si nous pensons que les frontières doivent s'effacer au fur et à mesure que l'Europe se modèlera ?

Les taux de rentabilité de moyens de transport à grande vitesse vers les régions les plus denses de cette dorsale devraient être, d'ici une quinzaine d'années, parmi les plus élevés. Chaque année qui passe fait perdre des atouts à Strasbourg et à la reconversion économique de la Lorraine. Je voudrais que vous puissiez nous assurer, monsieur le ministre, que, contrairement à ce qui se dit dans certains cercles parisiens, le T.G.V.-Est est indispensable. Certes, vous l'avez affirmé tout à l'heure ; mais je crains qu'une solution de contournement par la Belgique, Cologne puis Francfort, ne soit un shunt, en quelque sorte, de cette liaison vers l'Allemagne.

Je souhaiterais donc que vous nous donniez toutes assurances sur ce point. Dans nos régions, certains journalistes disent que nous nous contentons de faire des observations à

ce sujet. Ce n'est pas le cas. D'ailleurs, les élus concernés se sont exprimés clairement aujourd'hui. Faites-nous donc connaître le calendrier prévisible pour passer aux étapes décisives de la réalisation, laquelle doit être effective avant 1998. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Bruno Bourg-Broc. Très bien !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. La question du T.G.V.-Est a été évoquée à de multiples reprises aujourd'hui, et pas simplement dans cette enceinte. Comme vous l'avez souligné, ainsi que M. Rossinot, M. Chevènement et M. Baeumier, je m'en suis moi-même occupé depuis mon arrivée au ministère il y a moins de six mois.

Vous le voyez, certains envient le T.G.V.-Est. Vous, vous considérez qu'il prend du retard ! Pour ma part, je n'ai pas l'impression que nous ayons perdu du temps.

Reste, bien entendu, cette question du taux de rentabilité, qui présente une certaine importance - sans cette variable un certain nombre de liaisons pourraient être immédiatement décidées. A partir du moment où nous envisageons d'élargir les moyens de financement - c'est ce que j'ai demandé à M. Essig de regarder de plus près -, il est certain que cette notion joue son rôle.

Bien entendu, ce n'est pas le seul paramètre à prendre en compte, s'agissant d'une liaison qui aura une importance considérable pour l'aménagement du territoire des régions traversées, et d'une liaison européenne.

En effet, vous le savez certainement, tant le Parlement européen que la Commission des Communautés européennes ont exprimé la volonté de développer un réseau de trains à grande vitesse. Le schéma proposé ne comprend que les liaisons essentielles pour la structuration du réseau européen. Ce réseau est composé de 9 000 kilomètres de lignes nouvelles, avec des vitesses supérieures à 250 kilomètres-heure, et de 15 000 kilomètres de lignes aménagées pour des vitesses de l'ordre de 200 kilomètres-heure, à quoi s'ajouteront bien entendu des liaisons de maillage.

Au niveau européen, le projet commence à prendre corps. Je pourrais vous parler de mes rencontres avec mes collègues européens - allemands, italiens ou espagnols. Le T.G.V.-Est est indiscutablement un maillon de ce réseau. Donc, monsieur Le Déaut, je le répète : il n'y a pas de temps perdu. La méthode que j'ai adoptée, qui consiste à savoir exactement comment pourra se financer cette infrastructure importante et prioritaire, est la bonne. La décision sera prise lorsque M. Essig aura terminé ses consultations en cours avec tous les élus, lorsqu'il aura établi un plan de financement avec les groupes financiers et les collectivités territoriales, lorsque le taux de rentabilité aura été revu - je suis sûr sur ce point d'accord avec vous. Je n'entends pas, aujourd'hui, vous asséner la vérité. Plusieurs études ont déjà été effectuées. Nous mettrons tout cela sur la table avec M. Essig et nous verrons alors quel chiffre il faut retenir.

A ce moment-là, une fois examinés tous les éléments en présence et compte tenu par ailleurs du travail qu'a entrepris M. Carrère au niveau national et qui inclut justement les liaisons avec le reste de l'Europe et les priorités, nous prendrons les décisions.

J'ajoute que j'ai rencontré, il y a un mois, mon collègue allemand, M. Krause, et que nous sommes convenus de nous retrouver à la mi-1992 pour décider d'un projet commun qui concernera aussi bien la France, avec le T.G.V.-Est, que l'Allemagne, pour son prolongement sur le territoire allemand, prolongement qui, là-bas aussi, suscite quelques hésitations. Nous nous sommes donné six à huit mois pour prendre une décision commune. Mais auparavant, il faut avoir tous les éléments. Les études en cours permettront de les rassembler. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. Jean-Pierre Chevènement. De très nombreux députés sont intervenus avant moi, d'autres le feront après, pour souligner l'intérêt qu'il y a à accélérer la réalisation des réseaux de trains à grande vitesse. Au moment où, en Europe, l'Allemagne a un grand projet national - mettre à niveau l'ancienne R.D.A., - il importe que notre pays lui aussi se dote

d'un projet national visant à le faire bénéficier des grands flux de trafic européen, et en particulier ceux de l'Europe du Nord vers l'Europe du Sud, ou de Paris vers la Bavière.

M. Patrick Ollier. C'est vrai !

M. Jean-Pierre Chevènement. Il y a là place pour une grande ambition, et tous ceux qui se sont exprimés sur ces bancs me rejoindront pour dire que le moment est venu pour le Gouvernement de donner un coup d'accélérateur.

Ma question portait primitivement sur la réalisation des contrats de plan en matière routière. Vous avez apporté ce matin, une réponse qui nous a tous satisfaits. Vous nous avez annoncé que les engagements de l'Etat dans le cadre des contrats de plan pourraient être tenus. Vous avez avancé un chiffre : 5,8 milliards, en progression de 9 p. 100 par rapport à l'an dernier. Nous nous en réjouissons puisque le taux de réalisation à la fin de l'an dernier était seulement du tiers.

Si je prends le cas de la Franche-Comté, sur 550 millions de francs prévus, nous avons réalisé 33,8 p. 100 du programme à la fin de 1990. C'est dire que 120 millions de francs devaient être prévus en 1992 pour respecter l'échéancier, notamment sur la RN 57, Chaumont-Besançon-Lausanne et sur la RN 19, Chaumont-Belfort-Bâle.

Je voudrais insister sur le retard de la liaison Héricourt-Delle. Nous avons une très mauvaise desserte de notre région. Ce que je vais dire pour les routes rejoint ce que je disais pour le chemin de fer. D'autres orateurs l'ont souligné, en insistant sur le caractère désormais vétuste de la liaison Paris-Bâle. La liaison entre l'étoile de Langres et Belfort via Vesoul, Lure, Héricourt, a besoin d'être vraiment modernisée. Nous sommes la seule région de France, à distance comparable, à ne pas être reliée à Paris par une autoroute directe. Il faut passer par Beaune, de l'A 36 par l'autoroute A 6. L'autoroute qui vient de Troyes s'arrête à l'étoile de Langres. N'y a-t-il pas lieu, et je l'avais demandé à votre prédécesseur, de compléter le schéma autoroutier par une autoroute Langres-Belfort, ou, à tout le moins, d'accélérer les travaux de mise à niveau de la liaison Langres-Chaumont-Vesoul-Belfort, classée grande voie nationale ? Et ce ne sont pas les élus de la Haute-Saône présents sur ces bancs qui me contrediront...

M. Christian Bergelin. Très bien !

M. Jean-Pierre Chevènement. ... parce qu'ils souffrent autant que nous d'un enclavement, qui devient, au fil des années, de plus en plus intolérable.

M. Christian Bergelin. Tout à fait.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur Chevènement, d'abord un mot sur votre entrée en matière concernant le projet national relatif aux T.G.V. Vous pensez bien que votre propos rejoint totalement mon souhait. Si j'ai confié à M. Carrère la mission d'organiser ce débat national, qui va prendre toute son ampleur dans les prochaines semaines, c'est bien précisément pour définir cette grande ambition.

Sans vouloir préjuger les conclusions de cette concertation et du rapport qui me sera remis, je ne serais pas étonné que le T.G.V. figure en bonne place dans cette ambition nationale, tant il est vrai qu'un réseau solide, cohérent d'infrastructures de transport est indispensable aujourd'hui pour développer une économie moderne.

La France a une position stratégique au cœur de l'Europe, une position de cœur géographique qui lui impose toute une série d'obligations, qu'il s'agisse des infrastructures routières, ferroviaires ou même aériennes. Le chiffre de 50 p. 100 des vols européens passant au dessus de la France est une bonne indication de ce rôle de plaque tournante que joue la France.

Soyez donc certain que la grande ambition existe, et j'espère qu'elle pourra être définie un peu mieux à l'issue du travail qui va être effectué par M. Carrère.

S'agissant maintenant du réseau routier de la Franche-Comté, vous le savez, le volume global du contrat Etat-région Franche-Comté s'élève à 1 188 millions de francs, dont 550 à la charge de l'Etat. Ce montant représente pour l'Etat le quadruplement de son effort financier par rapport au contrat précédent. Certains trouveront que le précédent était peut-être trop faible mais, enfin, il y a là une augmentation non négligeable !

Les crédits affectés à la fin de 1991 en francs 1989 s'élèvent en autorisations de programme globales à 624,2 millions de francs, en autorisations de programme de l'Etat à 276,7 millions de francs.

Le programme pour 1992 n'est pas encore arrêté mais, bien entendu, il bénéficiera, comme les autres contrats de plan, de l'abondement prévu dans le cadre du collectif de 1991 que j'ai annoncé ce matin. Je ne peux pas vous en donner les détails à l'heure qu'il est, mais la Franche-Comté en bénéficiera.

Cela devrait permettre la poursuite des travaux sur le contournement sud de Besançon, la voie des Mercureaux, la rocade nord de Montbéliard, la déviation de la RN 57 à Voray-sur-l'Ognon-Devecey, la liaison Héricourt-Delle, pour ne prendre que ces exemples. D'autre part, il est prévu de lancer des travaux sur l'aménagement de la RN 57 à deux fois deux voies, entre Devecey et Besançon.

Voilà donc quelques indications sur ce qu'il sera possible de réaliser.

En ce qui concerne l'autoroute Langres-Belfort, je ne peux vous apporter la réponse ici. Je crois qu'il s'agit de discussion qui relève typiquement du débat national, qui ne sera pas un débat parisien - ce débat sera largement déconcentré dans les régions. J'imagine que M. Carrère, à qui je le demanderai d'ailleurs spécifiquement, pourra examiner cette question avec tous les élus. Mais, comme pour le T.G.V. tout à l'heure, c'est une question de choix, de priorité. J'espère que le débat national le fera clairement apparaître.

M. le président. En finirai-je avec le groupe socialiste, je veux dire avec ses questions ? (Sourires.) La parole est à M. Philippe Bassinet, qui sera sans doute bref, pour poser la dernière question du groupe socialiste.

M. Philippe Bassinet. Monsieur le ministre, en 1989, diverses mesures tendant à parvenir à un meilleur équilibre en région parisienne ont été prises dans un plan d'urgence rendu public par Michel Rocard, alors Premier ministre. La volonté politique était alors clairement affichée de remédier, entre autres, à de nombreux déséquilibres résultant de décisions de localisation de bureaux et de logements qui expliquent pour partie la surcharge des transports collectifs et routiers en Ile-de-France.

Je souhaite vous interroger sur l'une des dispositions alors envisagées : celle qui visait à utiliser des terrains appartenant pour l'essentiel à de grandes entreprises publiques telles E.D.F., la S.N.C.F. ou la R.A.T.P., pour accroître l'offre foncière à Paris *intra muros* ou en petite couronne.

Le ministre de l'équipement de l'époque avait annoncé son intention de mettre fin à la vente aux enchères des terrains publics dans cette zone, car ces ventes contribuaient à la spéculation. En contrepartie des sacrifices que cela supposait de la part des entreprises publiques et des administrations, la moitié des logements aidés construits sur ces terrains devaient être offerts aux fonctionnaires et agents de catégories modestes de ces entreprises, qui doivent actuellement se loger de plus en plus loin en banlieue.

Qu'en est-il aujourd'hui, monsieur le ministre ? Quelle est votre politique en ce domaine ? Je vous pose cette question alors que l'on vient d'apprendre que la R.A.T.P. est disposée à vendre à une filiale d'un grand groupe du B.T.P., pour 88 millions de francs, un terrain d'environ 9 200 mètres carrés, situé à Montrouge à proximité du boulevard périphérique, et que cette filiale a l'intention d'y construire principalement des bureaux.

On entend également dire que la R.A.T.P. est disposée à céder plus de deux hectares à la Croix-de-Bemy, dans le même département.

Dans ces cas d'espèce, monsieur le ministre, comment entendez-vous faire respecter les orientations gouvernementales ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Votre question, monsieur Bassinet, concerne la politique foncière de la R.A.T.P., mais aussi le logement des fonctionnaires ou, plus généralement, le logement social en Ile-de-France. J'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer sur ce sujet dans un autre débat budgétaire, mais c'est bien volontiers que je précise à nouveau la politique du Gouvernement en la matière.

Lorsque j'étais ministre des P.T.T., j'ai eu l'occasion de lancer à Paris un programme de 1 500 logements H.L.M. sur trois ans, ce qui semblait initialement très difficile à réaliser. Il s'agissait de logements sociaux à loyers relativement modérés. Cette initiative a été considérée comme exemplaire par Mme Cresson, qui m'a demandé de préparer un programme de même nature pour l'ensemble des ministères sur toute l'Ile-de-France. J'aurai prochainement l'occasion de présenter publiquement les résultats de l'étude qui vient d'être faite à ce sujet et qui débouchera sur des décisions.

Quant à la R.A.T.P., elle réalise chaque année un certain nombre de logements sociaux sur des emprises dont elle a la jouissance et qui sont devenues inutiles pour les besoins de son exploitation. Conformément aux décisions qui ont été prises dans le cadre du plan d'urgence pour l'Ile-de-France, ces terrains font l'objet d'une répartition des droits à bâtir selon la clé suivante : 40 p. 100 de logements P.L.A., 20 p. 100 de logements P.L.I., c'est-à-dire intermédiaires, et 40 p. 100 de logements privés, de façon à équilibrer les programmes.

C'est ainsi qu'en 1991, 41 logements sociaux ont été lancés dans le XX^e arrondissement de Paris. En 1992, les terrains libérés par la R.A.T.P. aux dépôts de Clichy dans le XVII^e arrondissement et du Hainaut dans le XIX^e arrondissement permettront la réalisation de 600 logements sociaux. Pour 1993, 3 000 logements sociaux devraient être lancés sur le terrain de Denfert-Montsouris dans le XIV^e arrondissement et sur le dépôt de la Croix-Nivert dans le XV^e arrondissement, le total correspondant à près de 90 000 mètres carrés.

Ces réalisations prévues sur des emprises de la R.A.T.P. ne tiennent pas compte du vaste programme de construction de logements sociaux destinés aux fonctionnaires de la région Ile-de-France que j'aurai l'occasion de vous présenter avant la fin de l'année.

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

M. Christian Bergelin. Monsieur le ministre, pour faire gagner du temps à mes collègues, je dirai simplement que je suis en parfait accord avec M. Chevènement sur la question qu'il a posée tout à l'heure à propos de la Franche-Comté. Dans cette région qui compte 830 kilomètres de routes nationales, la seule déviation de Besançon revient, compte tenu du relief, à plus d'un milliard de francs. C'est dire que les chiffres que vous avez évoqués - 1,2 milliard de francs sur quatre ans, ce qui correspond à un triplement et non à un quadruplement du précédent contrat de plan - sont encore très symboliques par rapport aux besoins.

Ma question est donc simple : oui ou non, les 120 millions prévus pour 1992 seront-ils effectivement abondés par votre ministère au titre des crédits supplémentaires que vous avez annoncés ce matin ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Union pour la démocratie française.*)

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Je serai bref. M. Bergelin me demande de lui répondre par oui ou par non. Je lui réponds : oui ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. Roland Nungesser. Il en a de la chance !

M. le président. La parole est à M. Christian Bergelin, pour une seconde question.

M. Christian Bergelin. Ma seconde question s'adresse à M. Sarre.

Monsieur le secrétaire d'Etat, les automobilistes sont devenus, depuis quelque temps déjà, des proies faciles, dociles pour les pouvoirs publics. La limitation de vitesse, érigée en règle d'or, est devenue un véritable tabou : 50 kilomètres heure en agglomération, 90 kilomètres heure sur toutes les routes. Qui respecte réellement ces diktats venus de je ne sais où ? J'en connais peu dans cet hémicycle !

Les contrôles succèdent aux contrôles. Les amendes, les suspensions de permis, et bientôt le permis à points, pénalisent et obsèdent la plupart de nos concitoyens actifs.

Depuis vingt ou vingt-cinq ans, nos routes, même si c'est encore insuffisant, se sont améliorées. Les véhicules d'aujourd'hui n'ont rien de commun avec ceux de la décennie précé-

dente. Et pourtant, jour après jour, vous augmentez la pression au nom des grands principes : tous au même niveau ! Un de nos collègues, qui ne siège plus dans cet hémicycle, aurait dit : « Je ne veux voir qu'une tête ! »

Nous savons que la vitesse augmente de façon considérable la gravité des accidents. Mais nous savons aussi que ce sont principalement d'autres causes, et notamment l'alcool, qui sont à l'origine de nombreux drames qui se produisent sur nos routes.

De plus, ce qui est valable sur un itinéraire ne l'est pas forcément sur un autre. Ce qui est applicable pour un véhicule ne l'est pas forcément pour un autre. Les Allemands l'ont bien compris et protègent de la sorte tout un pan de leur industrie.

Il faut donc apporter de la souplesse à un système beaucoup trop rigide et qui, vous le savez bien, n'est pas respecté. Monsieur le secrétaire d'Etat, êtes-vous décidé à assouplir la réglementation de la limitation de la vitesse ?

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur Bergelin, je pourrais moi aussi être bref et vous répondre simplement : non !

Il n'est pas question d'introduire de la souplesse dans les limitations de vitesse pour augmenter la délinquance routière, car c'est une question de vie ou de mort. Je ne peux me résoudre - et je souhaite que la représentation nationale soit d'accord avec moi - à admettre intellectuellement et humainement qu'une personne va passer de vie à trépas parce qu'un automobiliste a bu ou roule trop vite, ou parce qu'elle-même a oublié de mettre son casque ou de boucler sa ceinture.

Vous avez raison, monsieur le député, il n'y a pas une cause, il y des causes. Mais celle qui fait le plus de dégâts, c'est la vitesse : un accident mortel sur deux !

M. Christian Bergelin. Ce n'est pas la première cause ! Et l'alcool ?

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. La vitesse est la cause première. L'alcool est bien placé sur cette échelle, mais il ne vient qu'en deuxième position.

Et puis, demandez-vous si les limitations de vitesse appliquées en France sont conformes à celles qui le sont à l'étranger ou à celles que l'on envisage d'appliquer en Europe. Je souhaite, pour ma part, que le 50 kilomètres heure en ville, le 90 sur les routes nationales et le 130 sur les autoroutes soient « actés » par les Douze. Mais nous n'en sommes pas là !

Vous demandiez : qui roule à 90 kilomètres heure ?

M. Christian Bergelin. Personne !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Mais si, tous les Américains, tous les Canadiens, et non pas sur route mais sur autoroute !

M. Christian Bergelin. Vous êtes américain ? Canadien ?

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Non, je suis Français, mais je tiens à vous montrer qu'un minimum de discipline se traduit automatiquement par des résultats positifs dans le domaine de la sécurité routière.

Quant aux contrôles, monsieur le député, nous allons les renforcer. Il est, en effet, nécessaire que nos concitoyens aient toujours présente à l'esprit l'idée qu'à tout moment une infraction pourrait être relevée et sanctionnée par le retrait de points sur leur permis. Car l'instauration du permis de conduire à points est une mesure essentiellement pédagogique. Il ne s'agit pas de sanctionner, il s'agit d'alerter et de responsabiliser.

Donc, monsieur Bergelin, je voudrais que, dans le département de la Haute-Saône que vous représentez ici en tant qu'élu de la nation, vous partiez de l'idée que ce n'est pas une question de clivage idéologique et politique. C'est une question qui doit nous mobiliser et nous rassembler tous pour que, en ville comme sur route et sur autoroute, la mort recue.

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

M. Alain Cousin. Monsieur le ministre, mon intervention porte sur un dossier auquel la population et les élus de Basse-Normandie sont particulièrement attachés, car il concerne l'avenir de leur région.

Mon collègue René André vous a récemment entretenu de la décision officieuse de la S.N.C.F. de fermer le tronçon Coutances-Dol de la ligne Caen-Rennes. Je tiens à appeler de nouveau votre attention sur les conséquences de cette décision absurde et sur le devoir qu'a l'Etat de mener une politique d'aménagement du territoire équilibrée.

Est-il besoin de rappeler que les services ferroviaires régionaux sont essentiels, compte tenu du rôle qu'ils jouent dans la vie économique de nos régions et donc du pays tout entier ? C'est d'ailleurs à ce titre que ces transports se sont vu reconnaître le caractère d'activité de service public.

Ainsi, la ligne Caen-Rennes assure la desserte de bassins d'emploi importants, de centres scolaires et universitaires, et d'un pôle touristique majeur, le Mont-Saint-Michel. Enfin, cette ligne relie les deux capitales régionales.

Le département de la Manche et la région de Basse-Normandie ont multiplié leurs efforts en vue de maintenir et de moderniser différentes lignes S.N.C.F., notamment par l'électrification des lignes Paris-Cherbourg et, demain, Paris-Granville. Ces efforts sont le fruit de la volonté des élus, qui sont conscients que leur région, de par sa localisation géographique, se trouve dans une situation d'enclavement. Or, parallèlement à ces efforts, la S.N.C.F. envisage la fermeture de lignes dites secondaires et condamne par là même le développement des échanges interrégionaux.

La raison invoquée par la S.N.C.F. tient à l'objectif fondamental d'équilibre des comptes qui lui a été assigné dans le contrat de plan qu'elle a conclu avec l'Etat. Il apparaît que son activité commerciale en 1991 ne lui permet pas d'assurer cet objectif. Elle envisage ainsi tous les moyens à mettre en œuvre afin d'éviter un déficit probable, dont, bien sûr, la fermeture de ces lignes d'intérêt régional, mais néanmoins général.

Or, agir de la sorte, c'est entrer dans une spirale sans fin dont, si je puis dire, on imagine aisément l'issue douloureuse. La Basse-Normandie est une région très touchée par la crise agricole et qui ne connaît pas un développement industriel aussi important qu'on pourrait le souhaiter. Est-ce en supprimant les moyens de son désenclavement que l'on donnera à cette région toutes les chances de connaître un essor économique favorable ? Vous connaissez, comme moi, la réponse. Ces mesures, si elles devaient être appliquées, iraient à l'encontre de la volonté affichée par le Gouvernement de mener une politique d'aménagement du territoire équilibrée.

Il s'agit maintenant, monsieur le ministre, de dépasser le stade des déclarations d'intention et de mettre en œuvre tous les moyens visant à atteindre cet objectif, qui devrait être une priorité nationale.

Quelle sera l'action du Gouvernement pour aider, voire obliger la S.N.C.F. à assurer cette mission de service public, notamment sur le tronçon Coutances-Dol ?

Quels moyens seront mis en œuvre pour obtenir une carte d'aménagement du territoire national, sans disparité spatiale et selon un principe d'homogénéité de développement ?

Je conclurai en inscrivant ce débat dans une perspective européenne. Peut-on à la veille du marché unique européen isoler certaines régions du tissu des échanges ?

Monsieur le ministre, j'attends de vous des décisions qui sont pour nous essentielles, au regard de notre volonté de développement économique. Nous avons des projets : merci de nous donner les moyens de les mettre en œuvre dans de bonnes conditions. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. La question posée par M. Cousin dépasse bien entendu le problème de l'avenir de la liaison Caen-Rennes.

Je rappelle néanmoins qu'entre Caen et Rennes la S.N.C.F. exploite des services d'intérêt national qui assurent des liaisons de bout en bout, ainsi que des services régionaux, ces derniers étant conventionnés soit avec la région Basse-Normandie, soit avec la région Bretagne.

En ce qui concerne les services d'intérêt national, c'est à la S.N.C.F. d'en définir le contenu et les modalités, mais pas de n'importe quelle façon : dans le cadre de ses impératifs de gestion, bien sûr, mais aussi en assurant les missions de service public qui lui incombent et que le ministre est prêt à lui rappeler quand cela est nécessaire.

Or, monsieur Cousin, vous savez que les trains qui desservent la ligne Caen-Rennes de bout en bout sont faiblement occupés dans la semaine. Leur occupation est certes meilleure en fin de semaine, mais cette faiblesse du trafic est aggravée par un phénomène auquel ni vous ni moi ne pouvons rien : la longueur de la relation ferroviaire est de 252 kilomètres contre 175 kilomètres pour la liaison routière. Je parlais tout à l'heure d'intermodalité, de choix entre les moyens de transport. En l'occurrence, la liaison ferroviaire n'est certainement pas avantageuse.

La S.N.C.F. a proposé au conseil régional d'engager une étude sur l'avenir de cet axe, qui devrait permettre de dégager les différentes orientations possibles. C'est seulement à l'issue de cette concertation entre la S.N.C.F. et le conseil régional qu'il sera possible de prendre les décisions appropriées.

Je voudrais que vous soyez sûr que la S.N.C.F. a, dans ses missions de service public, l'obligation de tenir compte des nécessités de l'aménagement du territoire. J'ai eu l'occasion d'évoquer cette question ce matin à la suite des interventions de plusieurs de vos collègues. Chaque fois que la S.N.C.F. doit, en fonction d'une évolution de la demande, modifier le trafic dans le temps ou dans l'espace, je souhaite que cette évolution soit analysée avec discernement pour essayer de déterminer si la baisse de fréquentation constitue un phénomène durable et irréversible et si elle ne peut pas être imputée à l'entreprise elle-même, du fait de l'inadaptation éventuelle de l'offre : je pense aux horaires ou aux correspondances inadaptés.

Même si l'analyse montre qu'une réduction du nombre de trains doit être envisagée, aucune décision n'interviendra avant une concertation préalable avec les élus des collectivités concernées. Je suis personnellement très attaché à ce que cette discussion se déroule suffisamment en amont et de façon approfondie.

Telles sont, monsieur Cousin, les remarques que je souhaitais formuler sur cette question qui perturbe, à juste titre d'ailleurs, nombre d'élus sur l'ensemble du territoire.

Il s'agit d'une simple adaptation de l'offre à la demande, mais, je le répète, cette dernière ne doit pas intervenir n'importe comment et je serai très attentif à ce que toutes les concertations nécessaires soient menées. Pour ce qui concerne plus particulièrement la ligne Caen-Rennes, je suivrai de près les résultats de la discussion entre le conseil régional et la S.N.C.F.

M. le président. Mes chers collègues, je suis au regret de devoir vous informer que votre président, soumis à une obligation impérative, ne pourra guère prolonger la séance au-delà de dix-neuf heures vingt-cinq.

La parole est à M. Patrick Ollier.

M. Patrick Ollier. Monsieur le ministre, notre souci d'aménagement du territoire nous conduit à concevoir le réseau autoroutier comme un moyen de transport rapide certes, mais aussi comme un moyen de désenclavement et de développement, notamment dans les zones de montagne.

Par ailleurs, notre réflexion concernant les liaisons européennes Nord-Sud et Est-Ouest nous amène à considérer le département des Hautes-Alpes comme un carrefour possible de ces liaisons, dans la mesure où l'autoroute A 51, à propos de laquelle, monsieur le ministre, nous devons avoir un entretien avec vous demain matin - je vous remercie d'ailleurs de la manière dont cette concertation a été organisée -, et qui devrait passer par Gap et la vallée du Champsaour, pourrait être prolongée, par une voie rapide, jusqu'à Briançon.

Se posera alors la question de savoir si la percée alpine sera opérée sous le Mont-Genèvre, comme je le souhaite personnellement avec certains autres, ou sous le col de l'Echelle, ce qui serait plus économique, et pourrait être réalisé dans de meilleurs délais, assez rapidement d'ailleurs.

Le rapport Legrand sur ce sujet est maintenant connu. J'aimerais donc savoir quelle suite vous allez lui réserver et quelles décisions il va, très rapidement j'espère, vous inspirer.

Néanmoins, avant la mise en place de ces infrastructures souhaitées, il faut améliorer la nationale entre Gap et Briançon. La réalisation de la déviation de Saint-Martin-de-Queyrière, dont les crédits semblent ne plus être disponibles, nous pose des problèmes, monsieur le ministre. Je souhaiterais savoir ce qu'il est réellement advenu de ces crédits. Avez-vous l'intention de respecter le contrat de plan Etat-région et les engagements financiers pris à ce sujet, afin de permettre l'amélioration de cette route et la desserte des stations de sport d'hiver du nord du département - avant que cette route ne devienne le lien entre l'autoroute souhaitée et la future percée alpine espérée.

M. Daniel Chevallier. Très bien !

M. Patrick Ollier. Ces efforts de désenclavement sont indispensables tant au renforcement des échanges économiques qu'au développement du tourisme dans cette région.

Je tiens à vous dire - et mon collègue M. Chevallier s'associe certainement à moi - que nous sommes sensibles aux propos que vous avez tenus en matière d'aménagement du territoire. J'espère que vos décisions rendront effectives les promesses que vous nous avez faites à ce sujet.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous confirmer les intentions du Gouvernement sur ces différents projets et rassurer les élus sur la prise en compte de leur réalisation dans votre budget ? *(Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur Ollier, je n'ai pas l'intention d'anticiper sur notre réunion de demain au cours de laquelle nous allons examiner les problèmes liés au tracé de l'A 51 et la place de Gap dans l'aménagement du territoire national et régional. Je souhaite, pour ma part, que des décisions soient prises en toute connaissance de cause après une large concertation. La réunion de demain sera certainement très utile à cet égard.

Quant au choix entre le Mont-Genèvre et le col de l'Echelle pour le percement d'un tunnel, il sera débattu dans le cadre de la concertation sur le rapport Legrand, d'abord avec les élus locaux, puis avec nos amis italiens qui s'intéressent à cette question. A mon avis, il y a certainement place pour un franchissement alpin dans le Briançonnais, mais il conviendra de définir le meilleur projet au regard de certaines contraintes, qu'elles soient liées à la circulation ou à l'environnement. Je pense notamment au projet de classement de la vallée de la Claret.

En ce qui concerne la liaison Gap-Briançon, c'est-à-dire la nationale 94, je vous rappelle que quatre déviations d'agglomération sont prévues au contrat de plan pour 135 millions de francs au total : celles de la Bâtie-Neuve, de Crots, de Châteauroux-les-Alpes et de Saint-Martin-de-Queyrière que vous avez évoquée. Je peux vous indiquer que ces deux dernières seront lancées en 1992. Je pense, monsieur Ollier, qu'il s'agit de bonnes nouvelles.

M. Daniel Chevallier. Très bien !

M. Patrick Ollier. Je vous remercie, monsieur le ministre.

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

M. Bruno Bourg-Broc. Monsieur le ministre, le vendredi 25 octobre dernier, le train Paris-Strasbourg devait effectuer, comme d'habitude, un arrêt à Châlons-sur-Marne en Champagne, à vingt heures trois. Or il ne s'est arrêté que trente kilomètres plus loin en gare de Vitry-le-François laissant sur le quai de la gare de Châlons une quarantaine de personnes et, dans le train, quelques dizaines de voyageurs qui devaient soit descendre à Châlons, soit prendre un autorail pour Verdun. *(Sourires.)*

Cet incident qui pourrait paraître anodin et nous faire sourire, nous qui sommes tous des usagers de la S.N.C.F., nous amène tout de même à nous poser, et à vous poser, plusieurs questions.

La gare de Châlons n'est pas une toute petite gare. Elle dessert la préfecture régionale. Dans ce cas précis, s'est-il agi d'une décision délibérée de suspendre, à la veille des vacances, la desserte de cette gare, d'un oubli pur et simple de la part du conducteur ou d'une défaillance technique ?

Ces interrogations remettent au premier plan le problème de la sécurité des voyageurs et nous interpellent sur les conséquences dramatiques que cette négligence aurait pu entraîner, ainsi que cela a été le cas le 17 octobre à Melun, ainsi qu'à plusieurs reprises dans notre département de la Marne.

D'une manière plus générale, monsieur le ministre, quelles mesures comptez-vous prendre pour que de pareils incidents ne se reproduisent pas et, surtout, pour que de tels incidents ne se transforment pas en accidents. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. M. Bourg-Broc a indiqué que le train 109 du 25 octobre 1991 ne s'était pas arrêté à Châlons-sur-Marne. Renseignements pris auprès de la S.N.C.F., il s'agirait d'un oubli du conducteur ! *(Rires sur divers bancs.)*

Ce non-respect d'un arrêt en gare peut certes prêter à sourire, mais il ne m'incite guère à le faire. Certes, cet incident - aussi désagréable qu'il ait été - n'a nullement mis en cause la sécurité des voyageurs car la signalisation n'exigeait pas l'arrêt absolu. Si la sécurité l'avait exigé, la signalisation l'aurait indiqué.

Le conducteur s'est rendu compte de son erreur et a sollicité par radio des instructions. Elles lui ont enjoint d'arrêter le train en gare de Vitry-le-François. Il y a été organisé l'acheminement par cars des voyageurs vers la gare de Châlons-sur-Marne, où les trains en correspondance ont été retardés en conséquence afin de ne pas affecter davantage les usagers de la S.N.C.F. Voilà, monsieur Bourg-Broc pour l'incident.

Sur un plan plus général, puisque vous avez évoqué la tragédie de Melun, je vous indique qu'après les accidents de l'été 1988, survenus après ceux de 1985, la S.N.C.F. a engagé un réexamen complet de l'ensemble des questions relatives à la sécurité. Dans le cadre du contrat de plan Etat-S.N.C.F., des efforts de recherches, d'études et de concertation interne sont prévus dans ce domaine. Chaque année, on évalue les progrès accomplis.

De la même façon, conformément aux contrats de plan, un très important programme d'investissement de sécurité a été mis en œuvre. En 1990, la S.N.C.F. a consacré 1,8 milliard de francs à la sécurité, tant sur le réseau principal que sur le réseau de banlieue.

La sécurité est un élément tellement fondamental du service public que j'ai décidé, dès mon arrivée au ministère, d'organiser, le 10 décembre prochain - cela se passera au C.N.I.T. à la Défense - un colloque sur la sécurité dans les transports collectifs. Cette journée permettra de faire le point sur nos connaissances en matière de sécurité, quel que soit le mode de transport, et de tirer les enseignements nécessaires à la prévention des accidents. On parle beaucoup de ces derniers au moment où ils surviennent et après, mais la prévention est beaucoup plus difficile.

Cette journée nous permettra également d'envisager les améliorations de nature à éviter le renouvellement de drames comme celui de Melun.

M. le président. La parole est à M. Pierre-Rémy Houssin.

M. Pierre-Rémy Houssin. Monsieur le ministre, un rapide calcul démontre qu'au rythme actuel du X^e Plan, le réseau routier national en Charente ne pourra être aux normes du schéma directeur que dans cinq plans, c'est-à-dire en l'an 2020. Pourtant, le trafic sur la route nationale 10 est égal sinon supérieur à celui de l'autoroute, avec le taux le plus important d'Europe de poids lourds. Il s'agit d'une voie européenne par excellence comme en atteste le grand nombre d'immatriculations étrangères.

Le trafic sur la route nationale 141 est à la limite de la saturation. Certains tronçons de route à deux voies ont un passage de 10 000 véhicules par jour. Il ne se passe pas une semaine sans que nous déplorions, sur ce réseau, des accidents souvent mortels. Le coût de leurs conséquences est exorbitant pour la nation alors qu'ils sont pratiquement toujours imputables aux caractéristiques de ces routes.

Alors que tous les experts prédisent une intensification du trafic, une annulation de plus de 4 millions de francs en autorisations de programme pour le Poitou-Charentes est intervenue le mois dernier. Le budget routier que vous nous

avez présenté était aussi en diminution importante par rapport à celui de 1991. Avec la rallonge bienvenue que vous nous avez annoncée ce matin, l'Etat va simplement tenir ses engagements, du moins nous l'espérons.

Pourtant, le département de la Charente consent un effort sans précédent en préfinançant, pour la RN 141, la totalité des études et certaines acquisitions foncières. Or, et vous l'avez rappelé à maintes reprises cet après-midi, monsieur le ministre, vous donnez une priorité à la modernisation des routes nationales 7, 9 et 20, financée unilatéralement par l'Etat alors qu'en Poitou-Charentes, région et département participent, et bien que le trafic de la route nationale 10 soit supérieur à celui de toutes ces voies.

Monsieur le ministre, vous nous avez confirmé plusieurs fois cet après-midi que les engagements du X^e Plan seraient tenus. Que le dieu des automobilistes vous entende, surtout en Charente ! Mais quand débitera, en Gironde, la réalisation d'un tronçon à deux fois deux voies sur la RN 10 prévu dans ce X^e Plan ? Pouvons-nous espérer une rallonge pour le réseau national en Charente dans la loi de finances rectificative de 1991 ? Reconnaissez-vous enfin, pour le XI^e Plan, qui commence à être étudié, la priorité du réseau national en Charente - vous savez combien ce département a été traumatisé par le détournement de l'autoroute ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur Houssin, le contrat Etat-région Poitou-Charentes pour la période 1989-1993 s'élève, en autorisations de programme, à 1 460 millions de francs dont 725 millions pour l'Etat.

Je rappelle que la mise à deux fois deux voies de la RN 10 est une priorité de ce contrat. Ainsi ces opérations sont financées par l'Etat à hauteur de 70 p. 100 au lieu de 50 p. 100 pour toutes les autres opérations en rase campagne. Il convient de le souligner. A la fin de l'exercice 1991, le montant financé dans le cadre du contrat s'élèvera à 746,6 millions de francs, dont 333,7 millions en autorisations de programme pour l'Etat.

Le programme de 1992 n'est pas encore arrêté, mais - je vous le confirme car vous le pressentiez, - il bénéficiera d'un abondement dans le cadre du collectif de 1991 que j'ai annoncé ce matin. Il comprendra essentiellement la poursuite des quatre opérations de mise à deux fois deux voies de la RN 10, dont notamment les déviations de Montlieu et d'Angoulême sur la RN 141, trois crèneaux de déassement, la déviation de Jarnac, et les rocades ou déviations de Saintes, Poitiers et Niort.

En ce qui concerne l'aménagement à deux fois deux voies de la RN 10 en Gironde, 118 millions de francs sont prévus, au contrat de plan. Les travaux vont débiter très prochainement.

En ce qui concerne le XI^e Plan dont vous avez parlé, les deux principales priorités en Charente me paraissent être la poursuite de l'aménagement de la RN 10 à deux fois deux voies, et l'aménagement de la RN 141 entre Limoges et Saintes, élément de la route Centre-Europe-Atlantique.

Enfin, monsieur Houssin, je ne suis pas opposé à ce que le département de la Charente, qui semble le souhaiter, préfinance des études et des acquisitions foncières d'opérations qui pourraient débiter dès le début du XI^e Plan.

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

M. Jean de Lipkowski. Monsieur le ministre, ma première question concerne le tracé de l'autoroute Rochefort-Saintes arrêté par un C.I.A.T. de juin 1987.

Alors que les élus auraient dû être consultés sur ce tracé, nous n'avons eu droit qu'à un simulacre de consultation. Finalement, les services ont choisi de vous proposer la solution la plus absurde, la plus simpliste, laquelle consiste tout simplement à suivre la RN 137 qui relie Rochefort à Saintes. Or ce n'est pas à vous que j'apprendrai qu'une autoroute a aussi une vertu d'aménagement du territoire. Elle doit moins permettre d'appuyer davantage sur l'accélérateur que d'aménager le territoire. C'est dans cet esprit que j'avais obtenu, en son temps, le passage par Saintes de l'autoroute A 10 dont viens de parler M. Houssin.

Pour le tronçon d'autoroute Saintes-Rochefort, j'avais proposé un autre tracé que ce tracé « bête et méchant » qui consiste à suivre la RN 137. Avec l'appui de président du conseil général et du maire de Rochefort, nous avions présenté un tracé partant de Saintes, allant vers la côte, s'incurvant ensuite à Nancras pour rejoindre la route Royan-Rochefort et aboutissant au pont de Martrou qui franchit la Charente. Pour deux kilomètres de plus, cela désenclavait complètement le littoral, notamment Royan et l'île d'Oléron, donnait un nouvel élan au tourisme qui constitue notre principale ressource, désenclavait l'aérodrome Saint-Agnant-Rochefort, lequel, prévu à l'origine pour être un grand aérodrome départemental, est aujourd'hui une sorte de « La Villette aéronautique », puisque personne ne l'utilise.

Sur le plan de la rentabilité, le flot touristique drainé par ce tracé serait d'ailleurs beaucoup plus intéressant pour la société concessionnaire.

Enfin, j'ajoute qu'un tel choix vous éviterait d'investir dans le doublement de la RN 150 qui devrait relier Royan à Saintes dans de bonnes conditions alors que nous sommes aujourd'hui complètement étranglés par des pointes de 18 000 à 20 000 véhicules par jour sur une route à deux voies. Cette situation est intolérable et vous serez obligé d'y remédier à court terme. Le tracé que je vous propose vous éviterait cette dépense puisque le conseil général financerait la réalisation du tronçon Royan-Nancras à quatre voies.

Monsieur le ministre, pour écarter votre décision, il conviendrait que vous prescriviez pour cette affaire, une nouvelle étude qui prendrait objectivement en compte le critère de l'aménagement du territoire. Je me permets de vous suggérer de faire procéder à une sorte d'audit associant élus et techniciens dans une véritable concertation ; nous sommes certains que, éclairé par un traitement objectif de l'ensemble des données, vous choisirez alors la solution de bon sens qui s'impose.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. La question de M. de Lipkowski est délicate.

Je lui rappelle, car il le sait probablement, que le projet d'autoroute Rochefort-Saintes a été soumis à enquête publique au cours des mois de mai et juin 1991. Le dossier d'enquête a rappelé l'ensemble des variantes étudiées et les raisons ayant conduit à retenir le projet soumis à l'enquête publique. Le dossier est donc très avancé, puisque la commission d'enquête a émis un avis favorable sur le principe de ce tracé. Il sera d'ailleurs soumis à l'avis du Conseil d'Etat au début de 1992.

Par conséquent, monsieur de Lipkowski, vous me mettez quelque peu en difficulté, puisque je suis chargé de mettre en œuvre un choix effectué avant mon arrivée. Les procédures sont très engagées et je ne peux que vous conseiller d'attendre le résultat de l'avis du Conseil d'Etat, en espérant que celui-ci tiendra compte des éléments que vous avez mentionnés.

Compte tenu de l'état d'avancement de ce projet que j'ai trouvé en l'état, je suis dans l'impossibilité de revenir sur des décisions déjà prises, ayant été soumises à enquête et ayant obtenu un avis favorable de la commission d'enquête. Attendons l'avis du Conseil d'Etat !

M. le président. La parole est à M. Franck Borotra.

M. Franck Borotra. Monsieur le ministre, le département des Yvelines détient le record de France des bouchons, avec pratiquement 14 000 véhicules supplémentaires par an. Ses infrastructures sont insuffisantes, ce qui n'est du reste pas de la seule responsabilité de l'Etat. Je vous poserai à ce sujet trois questions très courtes.

En ce qui concerne le bouclage de l'A 86, les élus de l'Ouest parisien ont souhaité que soit étudiée, concurremment au contournement de Versailles par l'Est, une solution par l'Ouest. Or la société Cofiroute ne semble pas vouloir mener les deux études avec la même objectivité et avec la même rigueur. Je souhaite, monsieur le ministre, que vous confirmiez que vous avez donné des instructions pour que la solution d'un contournement par l'Ouest de Versailles soit étudiée dans les mêmes conditions que l'autre.

Pour ce qui est du prolongement de l'A 12, le Gouvernement a demandé un avis au Conseil d'Etat concernant la possibilité de traverser le Val du Pommeray qui est un site

classé. Le Conseil d'Etat a fait savoir que cela ne serait pas possible sans déclassement du site. Quelle est la position du Gouvernement en la matière ?

Ma troisième question, monsieur le ministre, concerne la déviation de Sainte-Apolline sur la RN 12. Sa réalisation a des conséquences dramatiques en termes d'engorgement à Jouars-Pontchartrain. Une déviation supplémentaire paraît indispensable à Jouars. Le conseil municipal a accepté un tracé en accord avec la direction de l'équipement. On attend l'avis de la commission nationale des sites.

Quand la direction nationale des routes prendra-t-elle position sur le tracé ? Quand allez-vous lancer les enquêtes publiques concernant la déviation de Jouars-Pontchartrain ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur Borotra, l'Etat a présenté Cofiroute pour lui confier la concession du bouclage - difficile - de l'A 86 à l'ouest pour un objectif de mise en service en 1998. Un rapport a été fait par M. Fauveau, à la suite duquel il a été décidé de proposer de réaliser un tunnel entre Rueil et Pont-Colbert pour les véhicules légers et un tunnel entre Rueil et Rocquencourt pour les véhicules lourds. La consultation locale sur ces propositions est en cours.

Qu'il s'agisse du contournement Est ou du contournement Ouest de Versailles, les conditions d'étude sont identiques. Les études et la concertation publique se poursuivront en vue d'une enquête publique à la mi-1992.

Sur l'autoroute A 12, vous le savez, le Conseil d'Etat a indiqué, dans un avis récent, que le passage dans le vallon du Pommeray n'était pas compatible avec le classement du site. Certains élus ont proposé le déclassement partiel du vallon en le compensant largement par le classement de nouveaux espaces, notamment le bois de Trappes.

Je vais examiner cette proposition, en liaison bien sûr avec mon collègue de l'environnement, de façon à arrêter rapidement une solution en concertation avec les collectivités.

Quant à la route, que je connais bien, qui passe par Jouars-Pontchartrain, le tracé de la déviation a été récemment arrêté. Ce tracé préserve des sites archéologiques d'un grand intérêt. L'enquête d'utilité publique doit être lancée au premier trimestre de 1992. Après la mise en service récente de la déviation de Sainte-Apolline, après les travaux de Houdan déjà engagés, la déviation de Jouars-Pontchartrain permettra d'améliorer les conditions de circulation de cet axe essentiel et très utilisé qu'est la nationale 12.

M. le président. Mes chers collègues, je rappelle que l'ordre des questions est établi par les groupes politiques. Si des modifications de dernière minute interviennent, elles sont le fait des groupes ou des auteurs.

On peut d'ailleurs s'interroger sur l'opportunité de ces modifications un quart d'heure avant la question.

La parole est à M. Patrick Ollier.

M. Patrick Ollier. Monsieur le ministre, les zones rurales souffrent de leur enclavement et, dans la perspective de l'aménagement du territoire, le Gouvernement doit concevoir aussi l'autoroute comme un moyen de développement local, notamment dans les zones de montagne. En tant que président du groupe « Montagne » de cette assemblée, j'y suis particulièrement attaché.

Ainsi, la mise en chantier d'une autoroute représente un grand espoir de développement pour les régions traversées.

C'est le cas dans le Massif central et en Aveyron avec le projet d'autoroute A 75 qui tient particulièrement à cœur à mon collègue Jacques Godfrain. Or ce projet semble être ralenti au niveau des crédits affectés à la déviation de Sainte-Flour, notamment par rapport aux années précédentes, ce qui provoque des engorgements et des embouteillages à Millau, à Aguessac et à La Cavalerie, embouteillages dangereux pour les populations riveraines.

Quelle est votre position, monsieur le ministre, sur l'état d'avancement de cette autoroute ? J'aimerais, si possible, connaître l'échéancier précis de la mise en œuvre de ces différents chantiers. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur Ollier, l'autoroute A 75 est en service de Clermont-Ferrand à Saint-Flour. Au début de 1993, elle sera continuée jusqu'au sud d'Aumont-Aubrac.

En ce qui concerne la déviation de Millau qui implique des ouvrages exceptionnels, le tracé a été arrêté le 29 octobre dernier - il n'y a donc que quelques jours. Les travaux d'aménagement en autoroute entre La Cavalerie et La Peusade seront engagés en 1992.

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

M. Jean de Lipkowski. Ai-je besoin d'insister, monsieur le ministre, sur l'importance considérable de la route des estuaires qui relierait par une voie rapide Calais à Bayonne en passant par Caen, Rennes, Nantes et Bordeaux et se prolongerait vers l'Espagne ?

Cet axe est d'autant plus impératif que nous sommes à moins de deux ans de l'entrée en service du tunnel sous la Manche et que l'absence de liaisons rapides sur l'Ouest risquerait fort de détourner le trafic non seulement sur la région parisienne, mais également vers la Belgique et l'Allemagne.

D'une manière générale, la réunification de l'Allemagne et l'émancipation des pays anciennement satellites de l'ex-Union soviétique, tout concourt à faire que les échanges risquent de se transporter de plus en plus vers l'Est qui jouit d'ailleurs d'une infrastructure routière bien supérieure à celle de l'Ouest. Il importe de ne pas être marginalisés. Le grand axe des estuaires est absolument nécessaire.

Pourtant les lenteurs que nous observons dans la mise en service des futures autoroutes nous préoccupent. Certes, plusieurs tronçons sont en cours de réalisation, comme Nantes - Rennes. Mais nous prenons du retard, notamment sur le tracé de l'autoroute Nantes - Niort qui soulève l'opposition des écologistes dans la mesure où elle passerait en bordure du marais poitevin.

Dans l'hypothèse où l'ensemble des difficultés soulevées par les écologistes pour cette traversée du marais pourraient être résolues encore ne faudrait-il pas oublier l'importance de la liaison Nord-Sud par le littoral. Dans cette perspective, il s'agit de créer un axe Nantes - Sainte-Hermine - La Rochelle, qui se raccorderait ensuite à l'autoroute Rochefort - Saintes dont nous venons de parler. Autrement dit, il s'agit de relier Nantes à Bordeaux en assurant une meilleure desserte du sud Vendée et du port de La Rochelle-La Pallice ainsi que de toute la zone touristique représentée par Royan et la presqu'île d'Arvert.

Je vous demande donc de veiller à ce que, avant la mise en œuvre du XI^e Plan, l'Etat dégage des crédits pour une liaison Sainte-Hermine - La Rochelle qui pourrait être soit une concession autoroutière, soit une liaison à deux fois deux voies à partir de la route existante, soit mieux encore une deux fois deux voies nouvelles.

L'enquête publique doit être réalisée en 1992 et les travaux commencés en 1993. Pouvez-vous me le confirmer, monsieur le ministre ?

Pouvez-vous nous donner l'assurance que vous ferez accélérer les procédures administratives afin que la date de 1998 soit tenue pour la réalisation de cette route des estuaires qui conditionne notre désenclavement économique et notamment le développement de nos ports et de nos régions touristiques ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur de Lipkowski, la route des estuaires est effectivement importante. Elle sera, à terme, entièrement constituée par des voies autoroutières : d'une part, des liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier entre Dunkerque et Boulogne, Abbeville et Rouen, Caen et Nantes par Rennes, puis entre Le Muret et Bayonne par la nationale 10 ; d'autre part, des autoroutes concédées entre Boulogne et Abbeville, Rouen et Caen, Nantes et Niort, puis entre Niort, Bordeaux et Le Muret.

Sur les routes nationales faisant partie de cet itinéraire, l'effort de l'Etat et des collectivités locales est assuré pour une très large part dans le cadre des contrats de plan Etat-régions. En 1991, ce sont plus de 1 430 millions de francs qui auront ainsi été investis, dont 672 par l'Etat.

Je crois que l'énoncé brut de ces chiffres montre que l'Etat a bien l'intention de poursuivre son effort sur cet axe fondamental pour la façade atlantique.

Rappel au règlement

M. André Rossinot. Monsieur le président je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. André Rossinot, pour un rappel au règlement.

M. André Rossinot. Monsieur le président, grande a été ma stupéfaction de constater qu'un amendement, que j'avais déposé sur les crédits du titre VI et qui avait été distribué, ait été retiré bien qu'il figurât - je sais que c'est toujours à titre indicatif - au rôle de la séance de cet après-midi. Je n'en ai même pas été informé.

En présentant cet amendement, je comptais vous interpellier une seconde fois, monsieur le ministre. Je connais trop votre disponibilité à l'endroit du Parlement pour que, en quelques secondes, vous n'acceptiez, avec l'autorisation de la présidence, de me répondre. Il s'agit des 80 millions de crédits pour le financement des études préalables du T.G.V.-Est. Vous vous êtes dit, ce matin, prêt à les engager dans les délais les plus rapprochés.

Y aura-t-il inscription dans le budget de l'Etat pour 1992 d'une partie de ces crédits - même pour un montant modeste - qui devraient être cofinancés avec la S.N.C.F. ? Votre réponse peut être oui ou non, monsieur le ministre.

M. le président. Monsieur Rossinot, je ne puis que vous confirmer la décision d'irrecevabilité prise par M. le président de la commission des finances. C'est par erreur que votre amendement, n° 56, a été distribué.

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur Rossinot, la réponse à votre question peut intéresser la représentation nationale.

J'ai demandé à la S.N.C.F. et à la direction des transports terrestres de mon ministère d'entrer en contact avec les collectivités territoriales pour que, dans les toutes prochaines semaines, dans le courant du mois de novembre, soient engagées les études préalables concernant le T.G.V.-Est.

L'Etat y participera donc au même titre que la S.N.C.F. et que les collectivités territoriales qui l'ont souhaité.

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Très bien !

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

Les crédits inscrits aux états B et C, à la ligne « Equipement, logement, transports et espace », seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits de la mer.

J'appelle les crédits inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et mer » de l'état D.

ÉTAT D

Tableau par chapitre des autorisations d'engagement accordées par anticipation sur les crédits à ouvrir en 1993

TITRE II

« Chapitre 35-42. - Routes. - Entretien et fonctionnement : 20 000 000 francs. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace. Monsieur le président, le budget de mon ministère est voté globalement - je le dis à l'attention des députés qui s'expriment sur chaque fascicule, qu'il s'agisse du logement, des transports aériens ou des transports terrestres. Mais l'Assemblée doit se prononcer sur un article formel et purement comptable - concernant les crédits inscrits à l'état D relatif aux transports intérieurs. Je demande néanmoins, conformément à l'article 44, alinéa 3, de la Constitution, la réserve du vote sur ces crédits.

M. le président. La réserve est de droit. Il appartiendra au Gouvernement de fixer la date à laquelle seront mis aux voix les crédits dont le vote a été réservé à sa demande.

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

2

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1992, n° 2240 (rapport n° 2255 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Environnement :

Annexe n° 20. - M. Michel Barnier, rapporteur spécial ; avis n° 2260, tome VII, de M. Daniel Chevallier, au nom de la commission de la production et des échanges.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures trente-cinq.)

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

CLAUDE MERCIER

LuraTech

www.luratech.com



LuraTech

www.luratech.com