
JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1992-1993

(51^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

3^e séance du mercredi 4 novembre 1992



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. PIERRE MAZEAUD

1. **Loi de finances pour 1993 (deuxième partie).** Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4797).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT ET TRANSPORTS

Transports terrestres, routes et sécurité routière (*suite*)

Rappel au règlement (p. 4797)

MM. Charles Fèvre, le président.

Suite de la discussion (p. 4797)

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

Réponses de M. Jean-Louis Bianco, ministre de l'équipement, du logement et des transports, et de M. le secrétaire d'Etat aux questions de : MM. Jean-Luc Reitzer, Michel Inchauspé, Roland Nungesser, Jean Valleix, Franck Borotra, Jean-Pierre Brard, Jacques Brunhes, Jean-Paul Fuchs, François Rochebloine, Jean-Pierre Fourré, Claude Gaits, André Rossi, André Rossinot, Maurice Ligut, Léon Bertrand, Jean-Marie Daillet, Jacques Boyon, Alain Cousin, Jean-Paul de Rocca Serra, Daniel Chevallier, Jacques Fleury, Georges Benedetti,

René Beaumont, Emile Kœhl, Bernard Schreiner (*Bas-Rhin*), Jacques Godfrain, Robert Poujade, Gérard Chasquet, Jean-Guy Branger, Laçislas Poniatowski, Henri Cuq, Yves Tavernier.

Les crédits inscrits à la ligne : « Equipement, logement et transports » seront appelés à la suite de l'examen des crédits de la mer.

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

2. **Dépôt d'un projet de loi** (p. 4815).
3. **Dépôt d'une proposition de résolution** (p. 4816).
4. **Dépôt de rapports** (p. 4816).
5. **Dépôt de rapports d'information** (p. 4816).
6. **Dépôt d'un projet de loi adopté avec modifications par le Sénat** (p. 4816).
7. **Ordre du jour** (p. 4816).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. PIERRE MAZEAUD, vice-président

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

LOI DE FINANCES POUR 1993 (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 1993 (nos 2931, 2945).

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT ET TRANSPORTS

TRANSPORTS TERRESTRES, ROUTES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE
(suite)

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

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Charles Fèvre, pour un rappel au règlement.

M. Charles Fèvre. Mon rappel au règlement est fondé sur l'article 58.

Monsieur le ministre de l'équipement, du logement et des transports, vous avez prononcé votre discours en fin d'après-midi en vous tournant ostensiblement vers votre majorité, ce qui n'était pas très courtois pour les membres de l'opposition qui vous avaient posé de bonnes questions. Mais surtout, lorsque vous avez cité deux de ces derniers, M. Houssin et moi-même, vous avez mis en cause leur objectivité, voire leur honnêteté intellectuelle.

Vous m'avez reproché d'avoir dit que le Gouvernement faisait allégrement la confusion entre les crédits d'engagement et les crédits de paiement. Effectivement, j'ai relevé que vous aviez déclaré, *urbi et orbi*, que les crédits routiers augmentaient de 15 p. 100 d'une année sur l'autre. Monsieur le ministre, je n'avais pas rêvé ! Pour vous le prouver, je vais me permettre de vous citer quelques documents que j'ai sous les yeux.

M. le président. Mon cher collègue, si vous procédiez à un rappel au règlement, vous vous adresseriez au président. Comme vous interpellez le Gouvernement, je considère que vous pourriez le faire tout à l'heure.

M. Charles Fèvre. Je ne suis pas sûr que M. Sarre m'en laisse la possibilité !

M. le président. Vous aurez également la possibilité d'intervenir au moment du vote des crédits.

M. Charles Fèvre. Il est renvoyé à plus tard !

M. le président. Je vous laisse néanmoins poursuivre ce qui n'est pas un rappel au règlement !

M. Charles Fèvre. Dans votre document de presse sur le budget, monsieur le ministre, on présente les grands programmes routiers en signalant une hausse de 15,5 p. 100, sans préciser s'il s'agit d'engagements ou de crédits de paiement.

Dans « Les clefs du budget pour 1993 », page 2, je lis : « La poursuite des grands programmes routiers mobilise 8,5 milliards de francs, soit une hausse de 15,5 p. 100. »

Dans votre interview au *Moniteur* du 2 octobre, je lis : « Le budget d'investissement des routes progresse de 15 p. 100 - 8,5 milliards de francs. »

Et dans le compte rendu de la réunion du 15 octobre de la commission de la production et des échanges, il est écrit : « Il - le ministre - a ensuite signalé que les lignes budgétaires consacrées aux grands programmes routiers et autoroutiers étaient abondées à hauteur de 8,5 milliards de francs correspondant à une progression de ces crédits de 15,5 p. 100. »

M. le président. Vous exagérez ! Je vais être obligé de vous interrompre !

M. Charles Fèvre. Je termine, monsieur le président, par une déclaration de M. Malvy, en date du 20 octobre : « Un effort exceptionnel a été fait pour les infra-structures routières afin de désenclaver certaines régions. Le budget 1993 illustre parfaitement cette volonté : augmentation de 19 p. 100 - le ministre s'était trompé ! - en faveur des routes - il n'est pas précisé s'il s'agit d'engagements ou de crédits de paiement - après le plan de soutien d'un milliard financé cette année... »

J'arrête là ma litanie. Il est parfaitement vrai que vous parlez à tout le monde d'une augmentation de 15 p. 100 sans dire que ce sont des crédits d'engagement.

M. le président. Mon cher collègue, les membres de votre groupe qui poseront des questions auraient pu y introduire ces remarques qui ne constituaient en aucune manière un rappel au règlement !

Suite de la discussion

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, M. Jean-Louis Bianco, ministre de l'équipement, du logement et des transports vous a présenté les grands axes de la politique du Gouvernement en matière de transports et d'équipement, politique qui rassemble des moyens permettant de placer la France au premier rang des pays développés, politique qui témoigne ainsi d'un projet et d'une volonté affirmée.

Le budget que j'ai l'honneur de vous présenter s'inscrit résolument dans cette démarche et me permet de faire le point sur l'action engagée et sur celle à venir.

Derrière les chiffres, il y a les actions et les principes qui les guident, mais il y a aussi les objectifs et les résultats.

L'année 1993, à la suite de 1992, verra l'aboutissement et la poursuite d'une action entreprise depuis quatre ans au service de deux objectifs primordiaux : la sécurité des personnes et la modernisation de chaque secteur.

Quand on parle de sécurité des personnes, c'est évidemment à la sécurité routière que l'on pense immédiatement. Or, s'il y avait eu 10 702 tués sur les routes entre juillet 1987 et juin 1988, il ne devrait pas y avoir plus de 9 000 tués pour l'année 1992. De même, le nombre des blessés, qui était de 245 000 en 1988, ne dépassera probablement pas, en tout cas je le souhaite, 200 000 cette année.

Comment sommes-nous parvenus à de tels résultats ?

La politique d'ensemble décidée en 1988 était fondée à la fois sur le principe visant à faire prévaloir la sécurité des personnes et sur l'observation rigoureuse de l'accidentologie. Cette double analyse nous a conduit à affirmer que le comportement humain est responsable, mesdames et messieurs, de plus de 90 p. 100 des accidents, et donc à promouvoir la conduite apaisée.

J'extrais de cette politique deux mesures qui, après s'être heurtées à un certain scepticisme, ont fait heureusement depuis leur chemin : le 50 kilomètres à l'heure en ville et, plus récemment, le permis à points.

En ce qui concerne ce dernier, je voudrais faire remarquer à M. Charles Fèvre que nous avons tenu nos engagements, conformément à ce que j'avais annoncé en 1989 devant la représentation nationale. En effet, une commission de suivi a été mise en place dès le 2 juillet afin de proposer, à la lumière de l'expérience, les évolutions souhaitables. Cette commission a travaillé et rendu un rapport intermédiaire le 25 septembre. Le Gouvernement a déclaré qu'il faisait siennes ses propositions. Elles entreront en vigueur le 1^{er} décembre prochain.

Je sais bien qu'il ne faut pas se réjouir trop vite, mais j'ajoute que dans une démocratie, il est particulièrement réconfortant de voir que, lorsque l'on fait appel à la liberté et à la raison de chacun, on peut, en définitive, être entendu. A cet égard, je tiens à rappeler à M. Charles Fèvre que le Gouvernement a employé les moyens à sa disposition, comme c'est son devoir et son rôle, pour faire respecter la liberté d'aller et venir pour tous les citoyens sur le réseau routier national, et cela sans la moindre violence physique.

Fermeté du Gouvernement, mais aussi ouverture, puisque pendant toute la semaine de crise, après et aujourd'hui encore, la concertation a été maintenue jour et nuit avec les chauffeurs routiers.

Si les comportements jouent un rôle décisif, nous n'avons pas pour autant négligé l'environnement du conducteur, c'est-à-dire le véhicule, et bien sûr la route.

Ainsi, en 1988, monsieur Houssin, les crédits consacrés à la résorption des points noirs ont été doublés. Grâce à cet effort poursuivi au fil des ans, l'objectif de traitement des deux cent trente zones recensées a été atteint. A la fin de cette année - j'ai le plaisir de vous l'annoncer -, il n'y aura plus de points noirs sur le réseau national.

M. Charles Fèvre. Ce serait étonnant !

M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux. Cela nous autorise aujourd'hui à réorienter nos moyens budgétaires vers l'aménagement des itinéraires dangereux : 149 millions de francs y seront consacrés en 1993.

S'il faut faire des conducteurs des acteurs de la sécurité routière et améliorer celle-ci par une action sur les infrastructures, il faut aussi veiller à la sécurité des véhicules. Cette volonté nous a amenés à mettre en place le contrôle technique. Au 1^{er} octobre dernier, plus de 2 270 centres étaient ouverts, ce qui s'est traduit par la création de 3 000 emplois nouveaux. Cette politique porte ses fruits mais, bien sûr, vous avez raison, il faut aller plus loin.

La pédagogie et la formation des conducteurs seront soutenues en 1993 par le développement de l'apprentissage accompagné, et dix emplois nouveaux d'inspecteur du permis de conduire consacreront cette orientation.

Enfin, l'information de l'usager sera poursuivie par la mise en place de systèmes comme le programme Sirius en Ile-de-France, pour lequel 410 millions de francs ont été affectés sur la période 1989-1992. Les missions d'exploitation de la route se poursuivent en 1993, avec 173,5 millions de francs pour l'investissement, et 83 millions de francs pour le fonctionnement. M. Jean-Louis Bianco a souligné l'enjeu de ces

missions. Je compléterai son propos en rappelant que, depuis 1988, le volume des investissements d'exploitation a été multiplié par quatre.

Permettez-moi de m'étonner de la vigueur des critiques qui se sont exprimées quant à l'évolution du budget de la sécurité routière, alors même que ce budget est reconduit en termes quasi constants.

Chacun sait que la sécurité routière est une action interministérielle et, de ce point de vue, les crédits qui sont inscrits au budget de notre ministère ne sont que la partie émergée de l'ensemble des moyens qu'y consacre l'Etat. Sont notamment concernés les ministères de l'intérieur, de la défense, de la justice, de l'éducation nationale et de l'équipement. En d'autres termes, il s'agit d'un budget de levier dont les résultats prouvent l'efficacité.

M. Claude Gaits. Parfait !

M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux. Mais toute l'action que nous menons tend aussi à la modernisation de l'économie des secteurs dont j'ai la responsabilité en privilégiant constamment l'esprit de dialogue avec tous les acteurs.

Dans le secteur du transport routier, deux objectifs ont été définis : d'une part, aider à la restructuration du tissu économique des entreprises pour l'adapter au nouvel environnement économique et bien sûr à l'arrivée du Marché unique européen et, d'autre part, permettre aux entreprises d'améliorer les conditions de vie et de travail de leurs salariés ; à ce titre, en vue de relancer la négociation de la convention collective des transports routiers qui date pour l'essentiel de 1949, nous avons - disons-le - ranimé la négociation entre les partenaires sociaux, négociation qui doit aller jusqu'à son terme, y compris sur l'aménagement du temps de travail.

C'est dans cet esprit que nous avons adopté d'importantes mesures depuis 1988. Ainsi, je vous rappelle qu'au cours de la discussion budgétaire de la loi de finances pour 1991 vous avez voté la récupération intégrale de la TVA sur le gazole consommé par les transports intérieurs, ainsi qu'une moindre indexation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers et une diminution de la taxe sur les assurances. Pour la seule année 1991, ces trois dispositions ont permis de redistribuer 1,8 milliard de francs au secteur.

Il vous est proposé dans ce projet de loi de finances de voter la suppression complète de la taxe sur les contrats d'assurance pour les transports de marchandises à compter du 1^{er} janvier 1993.

Je citerai également, dans le cadre de l'effort poursuivi pour assainir le tissu économique, les textes importants que nous venons de prendre :

Les conditions d'accès à la profession ont été relevées à la fois pour améliorer la qualification des professionnels et pour garantir, ce qui est important évidemment, la pérennité des entreprises ;

Une stricte politique de contrôle, notamment en matière sociale, étant la contrepartie nécessaire de la modernisation du cadre de gestion des entreprises, quinze emplois budgétaires d'inspecteur du travail et cinq de contrôleur seront créés pour être affectés au transport ;

Je n'oublie évidemment pas le projet de loi déposé sur le bureau de votre assemblée en vue de définir et de réprimer la pratique de prix anormalement bas. M. Fleury en est le rapporteur et il sera examiné après le débat budgétaire.

Je tiens à cet égard à souligner le caractère novateur de ce texte qui, se situant résolument dans le cadre du droit de la concurrence, cherche à éliminer les pratiques les moins souhaitables pour la bonne santé économique du secteur, notamment en matière de sous-traitance.

A terme, nous devons évidemment veiller, dans le cadre de l'entrée en vigueur du Marché unique, à ce que les deux pôles importants de l'harmonisation sociale et fiscale préservent les intérêts des entreprises du secteur, des hommes et des femmes qui y travaillent.

Depuis la décision prise par le Gouvernement en janvier 1990, les moyens de modernisation des voies navigables et de la profession des bateliers ont été mis en place. Rompant avec des décennies de gestion administrative du réseau, vous avez, je le rappelle, décidé à l'unanimité, en décembre 1990, de créer un établissement public industriel et commercial doté de ressources pérennes. Celles-ci doivent permettre non seulement l'entretien de notre réseau mais surtout l'adaptation et la création de voies navigables modernes.

C'est avec plaisir que je répondrai aux questions à ce sujet afin de bien préciser nos objectifs en ce qui concerne les grands projets Rhin-Rhône, Seine-Nord et Seine-Est.

La mise en place de Voies navigables de France s'achèvera dans quelques semaines.

M. Gayssot s'est inquiété d'une éventuelle privatisation de VNF. Si tel était le cas, je serais évidemment aussi inquiet que lui. Mais je le rassure : le Gouvernement, comme l'a rappelé M. Jean-Louis Bianco, entend maintenir pleinement l'identité et renforcer la vitalité du secteur public, dont VNF fait partie.

Quant au personnel, je rappelle qu'un plan social, largement approuvé par le comité d'entreprise, offre toutes les garanties, y compris de reclassement au sein de l'administration, à la totalité des agents en fonction, et ce dans le cadre de la délocalisation. Il n'y aura donc - j'insiste là-dessus - aucun licenciement.

M. Claude Germon et M. Charles Fèvre se sont inquiétés que les clubs sportifs puissent être assujettis à la redevance. Je tiens à les rassurer. Des directives précises ont été données aux services de la navigation afin de moduler le montant de la redevance en fonction des moyens financiers des clubs et de l'intérêt de leurs activités. Pour la quasi-totalité des demandes, c'est la gratuité. Disons, pour être plus précis et tout à fait honnête intellectuellement, que la contribution, fixée après discussion entre les fédérations sportives et Voies navigables de France, n'a qu'une valeur symbolique et que, dans la généralité des cas, la somme retenue est très modique.

J'en reviens à l'activité même de VNF. Elle se manifestera à travers un programme d'investissements de 512 millions de francs, dont 153 millions de francs consacrés à la restauration, 80 millions de francs aux contrats de plan et 84 millions aux investissements de la liaison Rhin-Rhône.

Globalement, les crédits cumulés de l'Etat et de Voies navigables de France passent de 624 millions de francs en 1992 à 704 millions en 1993, soit une augmentation sensible de 11,85 p. 100. Les inquiétudes qui se sont manifestées peuvent donc être apaisées.

J'en terminerai par le rappel de nos objectifs fondamentaux que sont la modernisation des infrastructures et celle des entreprises de la batellerie, concrétisés - la question a été posée - par le projet de loi relatif à l'exploitation commerciale. D'aucuns disent « tour de rôle ».

Ce projet devrait changer profondément la gestion des entreprises en y introduisant les principes modernes de concurrence. Il sera déposé sur le bureau des assemblées au cours de la présente session.

Pour accompagner cette transformation, le plan social de la batellerie sera poursuivi, et 35 millions de francs y seront consacrés en 1993.

Tel est, mesdames, messieurs les députés, l'essentiel de la politique qui sous-tend notre budget. Si elle est résolument orientée vers la société et la vie quotidienne de nos concitoyens, elle participe tout autant de l'avenir de notre pays en accompagnant les mutations nécessaires par le dialogue et la concertation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Mes chers collègues, nous en arrivons aux questions.

Je me permets de vous rappeler que l'exposé de celles-ci ne doit pas excéder deux minutes. Je souhaiterais, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, que, compte tenu de leur nombre, le Gouvernement fasse, lui aussi, preuve de concision dans ses réponses.

Pour le groupe du Rassemblement pour la République, la parole est à M. Jean-Luc Reitzer.

M. Jean-Luc Reitzer. Monsieur le ministre de l'équipement, l'année 1993 sera marquée par l'achèvement des contrats de plan Etat-régions en cours et surtout par la préparation des nouveaux contrats dans le cadre du XI^e Plan.

A cet égard, c'est un lieu commun de constater que les crédits routiers que vous avez prévus d'inscrire dans votre budget pour 1993 ne permettront pas, bien au contraire, de rattraper le retard accumulé au cours des exercices précédents. Cette situation est de mauvais augure pour les futurs contrats de plan.

J'appelle tout particulièrement votre attention, comme l'a fait Jean-Pierre Baeumler cet après-midi, sur le dossier de l'aménagement de la RN 66.

Celle-ci a été classée en « grande liaison d'aménagement du territoire » et elle vient d'obtenir le classement en « itinéraire européen ». Elle est empruntée quotidiennement par quelque 20 000 véhicules, dont plusieurs milliers de camions. Or il n'existe plus guère, sur le territoire national, de liaisons routières qui traversent autant d'agglomérations sur une si faible distance et qui supportent un trafic aussi dense.

Cette situation exige que des mesures soient prises rapidement.

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. M. Reitzer a raison !

M. Jean-Luc Reitzer. Il est vrai qu'un avant-projet sommaire d'itinéraire a été réalisé, mais je vous serais reconnaissant d'envisager une étude complémentaire afin de définir les places respectives du train et de la route dans cette vallée des Vosges.

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

M. Jean-Luc Reitzer. Lors d'une réunion qui s'est tenue lundi dernier sous la présidence du préfet de la région Alsace, on nous a parlé d'un délai de quinze à vingt ans pour la réalisation de cette liaison.

Vous comprendrez, monsieur le ministre, que, devant une situation aussi douloureuse, nous ne puissions attendre autant.

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

M. Jean-Luc Reitzer. Monsieur le ministre, que compte faire le Gouvernement pour résoudre enfin les problèmes posés par la RN 66 ?

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

M. Jean-Louis Bianco, ministre de l'équipement, du logement et des transports. Sans prolonger à l'excès le débat, je voudrais, monsieur le président, répondre d'un mot à ce que M. Fèvre a improprement qualifié de « rappel au règlement ».

Tous les documents que M. Fèvre a cités opèrent, à chaque fois, une distinction entre les moyens d'engagement et les moyens de paiement.

Le projet de budget pour 1993 indique bien, monsieur Fèvre, une progression de 6,64 p. 100 des moyens d'engagements et de 3,6 p. 100 des moyens de paiement.

Dans le document intitulé « Les clefs du budget pour 1993 » que vous avez cité, figure un tableau où sont régulièrement indiqués les crédits de paiement, les autorisations de programme et les dépenses ordinaires, avec même une définition de ces expressions.

Le document relatif aux routes mentionne, lui aussi, les crédits de paiement, les autorisations de programme et les dépenses ordinaires.

Par conséquent, je maintiens que ces documents sont sincères.

J'en viens à la question posée par M. Reitzer.

A propos des crédits routiers, j'ai expliqué cet après-midi que, si le « collectif » pour 1992 correspondait à mon souhait, nous en serions, pour les contrats de plan, à un taux d'exécution d'environ 92 p. 100. Je pense, monsieur Reitzer, que vous m'en donnerez acte. Sans doute ne sont-ils pas exécutés à 100 p. 100. Le retard pris par rapport à l'ensemble du Plan est d'environ quatre mois.

Votre question concerne plus particulièrement la RN 66, dont M. Baeumler a, lui aussi, parlé cet après-midi.

Ainsi que vous l'avez rappelé, cette route a été classée « grande liaison d'aménagement du territoire » et « itinéraire européen ».

Son aménagement, avez-vous dit, n'en est qu'au stade d'un avant-projet sommaire. Dès que l'étude sera terminée, le Gouvernement engagera une concertation avec tous les responsables locaux.

Vous suggérez qu'il soit procédé à une étude sur une possible complémentarité entre le rail et la route pour la desserte de cette région. Je vous donne volontiers mon accord, d'autant que le principe d'une telle complémentarité répond à un souhait émis sur tous les bancs de l'Assemblée.

L'aménagement de la RN 66 se dessine aujourd'hui de la façon suivante. Elle serait portée à deux fois deux voies, avec statut de « voie express », dans les vallées, de Remiremont à Saint-Maurice-sur-Moselle, du côté vosgien, et de Thann à Felling, du côté alsacien. Bien évidemment, le franchissement du col de Bussang serait amélioré, avec aménagement de crèneaux à trois voies, compte tenu des difficultés du parcours.

On prévoit un coût global de l'ordre de 2 milliards de francs. Il faudra donc sélectionner dans le prochain contrat de plan - ce sera le travail des élus locaux, départementaux et régionaux, et de l'Etat - les tronçons à aménager en priorité.

Il me semble, je l'ai dit cet après-midi, que, outre l'achèvement de la déviation de Saint-Amarin, on pourrait prévoir une première tranche Saint-Amarin-Thann.

Dans quel délai ? Tout dépendra de l'argent que l'Etat et la région décideront, contractuellement, d'y consacrer.

En tout cas, j'ai bien pris note de l'insistance des deux élus qui sont intervenus et je demanderai aux services de l'Etat - mais nous devons aussi discuter avec la région - de faire le maximum pour accélérer la réalisation de cet équipement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. Jean-Luc Reitzer. Je vous remercie, monsieur le ministre.

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

M. Michel Inchauspé. Monsieur le ministre, il ne s'agit pas d'une question d'argent *(Sourires)* - car, pour ma part, je ne vous en demanderai pas -, mais d'une question de procédure.

La liaison routière Pau-Saragosse a été décidée et programmée par votre ministère et par le ministère espagnol.

Cette liaison entre le Sud-Ouest français et le Nord de l'Espagne est vitale pour ces deux régions.

Il est prévu de construire une portion autoroutière entre Pau et Oloron et une voie rapide à deux voies - trois voies par endroits - d'Oloron au tunnel routier du Somport.

Pouvez-vous m'indiquer quand s'ouvrira la concertation entre les services de l'équipement et les élus des régions concernées à propos de cette autoroute Pau-Oloron, les différents tracés possibles ayant déjà été définis ?

En outre, j'aimerais que vous me confirmiez qu'il n'est nullement dans l'intention du gouvernement français d'envisager, ni dans un proche avenir ni à plus long terme, une route à quatre voies, et encore moins une autoroute, entre Oloron et le col du Somport.

Au demeurant, une telle réalisation se heurterait à des difficultés géographiques insurmontables et le trafic potentiel ne saurait la justifier.

Voyez ! A la différence de mes collègues, je ne demande aucune autoroute. Au contraire, je demande qu'il n'y en ait pas ! *(Sourires.)*

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur Inchauspé, je vous remercie de votre question, à laquelle j'apporterai une réponse positive.

Il n'est pas envisagé de prolonger au-delà d'Oloron l'aménagement de la liaison Pau-Oloron qui a été inscrit au schéma directeur routier national. Pour être clair, la vallée d'Aspe ne sera pas touchée !

Il n'est pas davantage envisagé - vous me donnez l'occasion de le confirmer solennellement - de transformer la RN 134 en autoroute, ni même en route à quatre voies. Il faut simplement améliorer la sécurité et le confort, par un recalibrage, des rectifications localisées de tracé et des déviations d'agglomération.

Je précise enfin - ce n'était pas dans votre question, mais ceci rassurera bien des gens - qu'une attention particulière sera portée à la défense de l'ours brun. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Je pense que M. Inchauspé est satisfait. *(Sourires.)*

La parole est à M. Roland Nungesser.

M. Roland Nungesser. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, la mise en place de Voies navigables de France a laissé espérer que les moyens nécessaires à la réalisation du schéma directeur des voies navigables adopté en 1985 par le Gouvernement allaient enfin être dégagés.

Or les ressources nouvelles suggérées par le rapport de Mme Chassagne, qui proviennent des divers utilisateurs de la voie navigable, ne permettront guère de progrès dans la mesure où, dans le même temps, l'Etat se désengage sur le plan budgétaire d'un montant presque équivalent à celui des recettes nouvelles.

Ainsi, à part quelques opérations ponctuelles, votre budget ne permet d'engager aucun des grands projets de liaison fluviale à grand gabarit.

Pourtant, vous aviez annoncé que le Gouvernement allait entreprendre une politique globale de transports faisant la place qui lui revient à la voie fluviale, comme c'est le cas chez nos voisins de la Communauté européenne.

Au moment où l'Allemagne va mettre en service l'immense liaison fluviale Rhin-Main-Danube, nous en sommes encore à entreprendre de nouvelles études sur nos projets d'infrastructures fluviales, qui datent pourtant de plusieurs décennies.

Pouvons-nous au moins espérer que la liaison Seine-Nord - qui ne se résume plus qu'à un tronçon entre Compiègne et Valenciennes - va, d'une part, être inscrite dans le XI^e Plan et, d'autre part, bénéficier rapidement des ressources nécessaires à l'achèvement des études et à la réalisation des acquisitions foncières ?

Toutes les régions concernées, de l'Île-de-France au Nord-Pas-de-Calais, en passant par la Picardie, dont ce canal constituera un élément majeur de l'aménagement du territoire régional, sont d'accord pour participer au financement.

Ainsi, le conseil régional du Nord-Pas-de-Calais vient de voter une motion demandant la réalisation rapide de cette liaison, dont il souligne l'intérêt économique majeur et dont l'urgence apparaît tous les jours de façon évidente. Vous ne pouvez ignorer les invraisemblables embouteillages de l'autoroute du Nord et de l'ensemble du réseau routier qui assure les liaisons entre la France et la Belgique.

Les conséquences catastrophiques du conflit qui a opposé les transporteurs routiers au Gouvernement devraient inciter à une réflexion générale sur une meilleure répartition du trafic des marchandises entre le fer, la route et la voie d'eau.

M. le président. Mon cher collègue, veuillez poser votre question !

M. Roland Nungesser. J'en arrive à ma question, monsieur le président.

Cet équilibre serait d'autant plus facile à réaliser que le devis concernant la totalité de la liaison Seine-Nord équivaut à celui de quelques kilomètres d'autoroutes en zone urbaine.

Faut-il répéter que la batellerie est le moyen de transport le plus économique sur le plan de l'énergie notamment, et le moins polluant pour l'environnement ? Les instances communautaires ont du reste bien compris la nécessité de cette liaison entre le bassin de la Seine, la Belgique et l'ensemble des régions de l'Europe occidentale, puisque la Commission non seulement participe financièrement aux études, mais accepte aussi d'apporter sa contribution à la réalisation des travaux. Le Gouvernement a-t-il engagé les démarches pour solliciter officiellement le concours de la Communauté européenne ?

Telles sont les questions auxquelles les régions concernées demandent des réponses précises et rapides.

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

M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux. Monsieur Nungesser, c'est bien volontiers que je répondrai à votre question.

L'aménagement de la liaison Rhin-Rhône est engagé depuis 1923. Comme vous dites, c'est long ! *(Sourires.)*

Contrairement à ce que j'ai entendu cet après-midi, les deux tiers de cette liaison sont achevés. Et c'est heureux ! Quand les travaux de dragage de la Saône que nous avons entamés à la fin de l'année 1991 seront terminés, nous dispo-

serons d'une voie à grand gabarit longue de 600 kilomètres, ce qui représentera un atout pour nombre de villes, à commencer par Lyon et Marseille.

En outre, comme l'a rappelé M. Baeumler, les travaux ont commencé sur la partie Niffer-Mulhouse.

Ainsi, vous le voyez, l'aménagement de la liaison Rhin-Rhône se poursuit, même si le rythme des travaux est trop lent.

En ce qui concerne la liaison Seine-Nord, des crédits ont été dégagés en 1991 à hauteur de 3 millions de francs. A quoi s'est ajouté un complément de la Communauté économique européenne, d'un niveau de 700 000 francs.

Deux études ont été diligentées. Sur la base de ces études, j'ai l'intention, avec M. Jean-Louis Bianco, de créer un comité de pilotage, qui veillera à ce que le tracé soit accepté par toutes les parties intéressées : par les élus, bien sûr, mais, d'une manière plus large, par la population. En effet, si l'unanimité - ou presque - se fait sur la nécessité de réaliser une telle liaison, les difficultés commencent lorsque sont donnés les premiers coups de pioche.

Aussi - et je vais là dans votre sens -, la création d'un comité de pilotage, associant ceux qui ont des avis à formuler, me semble de bonne méthode.

Quant à votre question sur la participation européenne, la réponse est « oui ». Le commissaire Karel Van Miert a présenté à l'avant-dernier conseil des ministres des transports européens un projet de classement des grandes réalisations pour la partie « voies navigables », et Seine-Nord, comme on dit, en fait partie.

Quant à une éventuelle inscription au prochain contrat de plan Etat-région, dans le cadre du XI^e Plan, nous sommes ouverts à votre demande et nous souhaiterions effectivement que cela puisse être fait. Mais il en est un peu comme d'un mariage : il faut être deux. Les propositions de l'Etat iront dans ce sens ; j'espère que les parties « territoriales » s'associeront résolument à cette éventualité.

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

M. Jean Valloix. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, je n'aurai pas la cruauté de prolonger la réflexion sur les voies navigables et d'évoquer, par exemple, le problème réel que pose le seuil de Bourgogne.

Non ! Pour ma part, je parlerai des routes, notamment de la liaison Centre-Europe-Atlantique.

Le Gouvernement a fait procéder à des études par les centres d'étude technique de l'équipement de Lyon et de Bordeaux. Ces avant-projets sommaires sont, pour ainsi dire, terminés.

Malheureusement, compte tenu de la façon « glissante » dont les contrats de plan sont pratiqués par le Gouvernement, les réalisations prévues risquent de s'étaler sur vingt, trente, voire trente-cinq ans, ce qui défie le bon sens.

Sur certains tronçons de cet axe Centre-Europe-Atlantique, le trafic atteint 13 000 véhicules par jour, dont 30 p. 100 de poids lourds, avec des pointes à 20 000 véhicules par jour. Les normes de sécurité qu'évoquait tout à l'heure M. Sarre sont très loin d'être respectées, ce qui explique le niveau inacceptable du nombre d'accidents.

A l'ouest de cet axe non plus, il n'y a pas assez de nouveau. Rien de nouveau ? Non ! Il y a du nouveau, mais trop peu ! Il y a notamment des promesses non tenues, telles que l'aménagement à deux fois deux voies du tronçon Angoulême-Bordeaux, qui n'est toujours pas achevé. La liaison Royan-La Rochelle-Angoulême est également en panne. Tout comme est en panne l'aménagement de la route Poitiers-Bellac ! Nantes-Cholet-Poitiers aurait dû aussi faire l'objet de décisions ; elles ne sont pas encore arrêtées. Et je ne parle pas du contournement de Limoges !

Si le Bordelais que je suis évoque ce sujet, c'est que cet axe présente l'intérêt majeur de lier la façade atlantique française à la partie « Est », active, de l'Europe, à la différence de l'autoroute A 89, qui risque d'être essentiellement un axe de transit et ne pas avoir un effet suffisamment structurant.

J'ajoute que, selon les CCI, les établissements publics et les collectivités territoriales, la partie centrale de l'axe Centre-Europe-Atlantique, entre Mâcon et Montluçon, devrait être aménagée en voie autoroutière, seule façon de remédier véritablement à la sursaturation.

Sécurité, économie de la nation, mais aussi insertion de la France et de sa façade atlantique dans le contexte européen : tels sont les enjeux de cet axe.

J'espère, monsieur le ministre, que vous m'apporterez des apaisements à cet égard.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, vous avez raison de souligner l'importance de la route Centre-Europe-Atlantique pour l'aménagement du territoire, qu'il s'agisse des régions concernées ou de l'ensemble de notre pays.

Comme vous le savez, l'Etat a décidé de faire porter prioritairement son effort sur l'aménagement du tiers central, entre l'autoroute A 20 au nord de Limoges et l'autoroute A 6 dans la vallée du Rhône. Ainsi, une somme de 740 millions de francs a déjà été inscrite pour la réalisation de cette section dans le cadre des contrats régions des différentes régions concernées. L'objectif est de réaliser sur tout le tiers central un aménagement à deux fois deux voies en route express. C'est une des priorités que nous aurons à traiter dans le cadre du XI^e Plan.

L'aménagement des branches ouest de la route Centre-Europe-Atlantique figure aussi parmi les priorités de l'Etat. Il permettra d'améliorer les liaisons vers la façade atlantique et vers l'agglomération bordelaise.

S'agissant de la RN 141 entre Limoges et Saintes - pour laquelle a été prévu à terme un aménagement à deux fois deux voies en route express - une étude est en cours. Elle permettra de définir, dans le cadre du contrat du plan, l'ensemble des opérations nécessaires à la réalisation de cet objectif.

Enfin, sur la RN 10, entre Angoulême et Bordeaux, il existe déjà un certain nombre de sections à deux fois deux voies. Il faut poursuivre cet aménagement. Cela fait partie des débats que nous aurons. J'espère que ceux-ci seront positifs afin d'avancer le plus vite possible dans le cadre du XI^e Plan.

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

M. Franck Borotra. Monsieur le ministre, je souhaite vous interroger sur le problème du bouclage de l'A 86 à l'ouest de la région parisienne. C'est un sujet sur lequel j'avais déjà appelé l'attention de votre prédécesseur, tout en lui faisant remarquer qu'il était nécessaire de mener une concertation réelle.

Je constate malheureusement qu'aucune réponse sérieuse n'a été apportée aux questions qui ont été posées tant par les élus que par les associations. J'observe en particulier qu'aucune étude sérieuse n'a été entreprise sur les flux de circulation pour justifier le choix du tracé à l'est de Versailles.

Par ailleurs, vous avez choisi de dissocier sans justification le trafic poids lourds du trafic des véhicules légers, choix qui, de l'avis de presque tout le monde, est déraisonnable.

Quant aux échangeurs proposés à la concertation, ce sont des échangeurs « baladeurs » dont on ne connaît aujourd'hui ni la localisation, ni la superficie, ni même les schémas d'échange.

Enfin, dans le projet proposé, vous avez retenu la mise en place de deux échangeurs dans le tissu urbain de la ville de Versailles contre la volonté de la ville royale. Le choix des emplacements de ces échangeurs, dont l'un sera situé à proximité du château de Versailles et l'autre en haut de la côte de Picardie face à une future université devant accueillir 10 000 étudiants, apparaît comme déraisonnable et non justifié par le trafic.

Alors, monsieur le ministre, je souhaiterais, car il est encore temps, que l'Etat se reprenne et ouvre avec les élus et les associations une vraie concertation, ouverte et franche, pour que les différents points de vue se rejoignent. Sinon vous prenez le risque que l'on s'engage, à partir du malentendu actuel, dans une situation de blocage qui serait très néfaste parce qu'elle retarderait la réalisation de cet investissement indispensable. Je le regretterais parce que le bouclage de l'A 86 est nécessaire et doit être réalisé rapidement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, je partage votre sentiment sur un point : le bouclage de l'A 86 est très important pour l'aménagement de l'Ouest parisien.

En ce qui concerne le principe, j'ai arrêté - je vous ai d'ailleurs écrit à ce sujet - le scénario dit mixte, qui n'avait pas votre préférence, mais qui, je le souligne tout de même, était souhaité par beaucoup d'élus. Ce scénario prévoit la séparation entre les véhicules légers et les véhicules lourds.

Du reste, je ne connais pas d'exemple de discussions, surtout dans des cas aussi difficiles que ceux qui se présentent en région Ile-de-France, où la concertation aboutit à un accord unanime, et ce quelle que soit la solution retenue. Cela n'existe pas, même pas entre élus, *a fortiori* lorsque l'on s'efforce de recueillir l'avis des associations et des habitants : les uns sont contre l'autoroute par principe, les autres sont pour à condition qu'elle passe ailleurs ; ceux qui veulent un échangeur à un endroit s'opposent à ceux qui préfèrent à un autre endroit.

J'ai arrêté ce choix en conscience, après avoir écouté les uns et les autres, et je sais très bien que je ne satisfais pas tout le monde.

Pour ce qui est des échangeurs, en revanche, la discussion est ouverte. Mais il fallait bien, pour pouvoir aboutir à un résultat, qu'un premier projet soit soumis à la concertation et aux élus. J'arrêterai ma position après avoir entendu tout le monde. Pour le moment, nous en sommes toujours à la phase de concertation.

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

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur le ministre, je voudrais appeler votre attention sur les problèmes des transports en commun en Ile-de-France, et plus particulièrement dans la banlieue est, qui reste relativement mal desservie.

Il est vrai que de grands projets sont à l'étude, voire commencés - les projets METEOR et EOLE, le prolongement de la ligne D du RER - mais ils laissent, encore une fois, l'est à l'écart des nouvelles dessertes. En effet, je ne mets pas dans les dessertes de l'est Euro Disney, qui est plutôt à l'ouest, et même outre-Atlantique. *(Sourires.)*

M. Guy Bêche. Cela rapporte tout de même 7 milliards de devises !

M. Jean-Pierre Brard. Cela dit, l'absence de prolongement de la ligne n° 9 du métro dans le projet de schéma directeur de l'Ile-de-France ne nous satisfait pas.

A une époque où l'on parle beaucoup d'intercommunalité, permettez-moi, monsieur le ministre, d'appeler votre attention sur une démarche tout à fait particulière. Cette démarche, c'est celle des maires de Fontenay-sous-Bois, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois, Vincennes et Montreuil - c'est, si j'ose dire, de l'intercommunalité librement consentie - qui ont formulé des propositions pour un schéma de transports en commun dans un secteur qui compte 263 000 habitants et 100 000 emplois. Ils proposent de prolonger la ligne n° 1 du métro jusqu'à Fontenay-sous-Bois, la ligne n° 9 jusqu'au Val-de-Fontenay, la ligne n° 11 jusqu'à Rosny-sous-Bois, le tram de Saint-Denis-Bobigny jusqu'à Noisy-le-Sec et de réaliser les deux branches d'Orbitale « petite et grande ceintures » grâce à un métro automatique léger avec interconnexion à la mairie de Montreuil.

Je ne veux pas entrer dans les détails, mais que l'on me permette de souligner que la discussion sur le schéma départemental d'aménagement et d'urbanisme ne peut pas concerner seulement...

M. le président. Venez-en à votre question, mon cher collègue !

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur le président, vous avez bien compris que c'était une question communisto-UDF et que, en conséquence, je dois certainement bénéficier d'un temps de parole double. *(Sourires.)*

M. le président. Je ne le pense pas, mon cher collègue !

M. Jean-Pierre Brard. La concertation sur le SDAU, disais-je, ne peut pas ne concerner que l'Etat, la région et les départements, elle doit également intéresser les communes.

Ma question est donc simple : comptez-vous, monsieur le ministre, intégrer dans le SDAU de l'Ile-de-France cette proposition cohérente élaborée en commun par cinq maires de l'Est parisien ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, le prolongement de la ligne n° 9 à l'est de Mairie-de-Montreuil, c'est-à-dire jusqu'à Noisy, est inscrit dans le projet de SDAU de l'Ile-de-France, ce qui devait permettre une correspondance avec la rocade de Proche Couronne dénommée Orbitale.

Vous avez insisté sur le prolongement de la ligne n° 1 vers Fontenay-sous-Bois en soulignant l'accord de toutes les communes concernées par cette hypothèse. Dans l'état actuel du projet de SDAU, il est prévu - mais un projet de SDAU, c'est fait pour être débattu avec les élus - un prolongement de la ligne n° 10 jusqu'à Noisy-le-Grand. Mais je prends note de votre observation, tout en vous faisant remarquer que je ne peux pas arrêter ma position aujourd'hui puisque l'objet de la concertation sur le schéma directeur consiste justement à écouter les arguments des uns et des autres.

Je suis d'accord pour tenir compte également, dans la mesure où cela sera possible, de ce que diront les communes. Le schéma directeur fixant les grandes orientations à l'échelon régional, il est normal que la région et les départements se prononcent. Toutefois, dans la mesure où il a des conséquences précises en matière de transports, de logements et d'emplois pour les communes, je considère qu'il faut également écouter ces dernières, surtout quand l'intercommunalité fonctionne et qu'elles se mettent d'accord.

Monsieur le député, j'ai pris bonne note de votre préoccupation et de l'unité des cinq communes que vous avez citées. Je tiendrai compte de la concertation, sur ce sujet comme sur les autres. Cela dit, je vous rappelle que le projet de schéma directeur est un projet ouvert.

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

M. Jacques Brunhes. Monsieur le ministre, vous savez l'intérêt que nous portons à l'avenir des voies d'eau. Nous ne pouvons nous résigner à leur déclin dans notre pays. Pour des raisons de fond, nous considérons que la voie d'eau est un mode de transport d'avenir et est le moyen de transport le plus rentable pour les marchandises - il est donc source d'économies. C'est également un mode de transport non polluant.

Nos voisins et partenaires européens ont beaucoup fait et font beaucoup encore en la matière. Ainsi, le 25 septembre dernier, a été ouverte la liaison Rhin-Main-Danube, une voie fluviale de 3 500 kilomètres qui témoigne éloquemment de leur volonté.

Par ailleurs, la Commission des Communautés européennes prévoit des augmentations sensibles de trafic d'ici à l'an 2000.

Alors que le transport fluvial représente déjà 10 p. 100 du trafic de marchandises en Belgique, 25 p. 100 en Allemagne, et 53 p. 100 aux Pays-Bas, il n'en représente que 3,5 p. 100 en France.

Nous avons donc maintes fois exprimé la crainte que notre pays soit à l'écart de l'Europe des fleuves et des canaux. Je regrette d'avoir à dire, monsieur le ministre, que ni la lecture de votre budget ni votre intervention n'ont levé totalement nos craintes.

Ne pensez-vous pas que des mesures s'imposent, notamment en ce qui concerne la liaison Seine-nord-Seine-est afin que la région capitale ne soit pas justement à l'écart de cette Europe des fleuves et des canaux ?

Le port autonome de Paris joue un rôle majeur dans l'économie de l'Ile-de-France. Son niveau de trafic a d'ailleurs progressé de 12,5 p. 100 de 1990 à 1991. Ainsi, lors du vingtième anniversaire de ce port, le Premier ministre de l'époque, M. Rocard, n'a pas hésité à dire que « Gennevilliers était le fleuron du port autonome de Paris ». En effet, le port de Gennevilliers réalise près de 53 p. 100 du chiffre d'affaires du port autonome. C'est donc un atout majeur pour le développement de l'Ile-de-France.

Cet atout peut être encore plus efficace, les potentialités développées davantage si cette plate-forme multimodale située sur ce site, qui est un site stratégique reconnu comme tel par le schéma d'aménagement de la région Ile-de-France, est directement desservie par l'arrivée du métro. Pouvez-vous me confirmer, ou m'assurer, monsieur le ministre, que le projet METEOR est bien inscrit ou sera bien inscrit dans le contrat de plan Etat-région.

Je rappelle pour mémoire que le doublement du viaduc A 15 sur le port de Gennevilliers est achevé et que cet ouvrage va être mis en circulation dès le 13 novembre prochain. En revanche, la traversée sans nuisances de Gennevilliers n'est pas terminée. Pour être totalement efficace, cette liaison devrait aller jusqu'au périphérique. Quelles mesures concrètes pensez-vous prendre, monsieur le ministre, pour améliorer encore la desserte de la presqu'île de Gennevilliers ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, vous avez posé plusieurs questions, mais qui, en fait, concernent toutes les problèmes de transport autour de Gennevilliers.

Pour ce qui est de la liaison Seine-nord-Seine-est, je confirme les propos de M. Georges Sarre à ce sujet : il y a là une priorité européenne et l'Etat en tient largement compte dans les contrats de plan Etat-région.

S'agissant de l'autoroute A 15, au-delà du viaduc, il faut que la concertation s'engage maintenant.

Votre question principale portait, me semble-t-il, sur le réseau METEOR. Comme vous le savez, METEOR est inscrit dans le projet de schéma directeur de l'Île-de-France, actuellement soumis à la concertation. Pour l'heure, l'idée retenue est la suivante : cette ligne serait transformée en ligne de desserte régionale rapide ; au nord, cela permettrait d'intégrer une branche de la ligne n° 13 ; au sud, la desserte du XIII^e arrondissement pourrait être complétée en direction de Maison-Blanche via Tolbiac-Nationale.

Pour aller au-delà, c'est-à-dire pour aller jusqu'à Gennevilliers, il faut en discuter, soit dans le schéma directeur, soit dans le contrat de plan Etat-région. J'inscris donc ce sujet parmi ceux dont il faudra que l'Etat parle avec les communes, le département et la région pour le contrat de plan 1994-1998.

M. le président. Nous passons aux questions du groupe de l'Union du centre.

La parole est à M. Jean-Paul Fuchs.

M. Jean-Paul Fuchs. Le nombre des accidents, des tués et des blessés est trop élevé dans notre pays, et nous le regrettons tous. Certes, nous avons constaté récemment des diminutions, mais nous restons, hélas ! à la traîne des pays européens.

Un des moyens pour améliorer la situation, c'est d'essayer de changer la mentalité des Français : notre pays est en effet celui où il y a le plus grand nombre de consommateurs de tranquillisants et de fumeurs, celui où le taux de suicide et celui de mortalité sur les routes sont les plus élevés.

Cette mentalité, on peut la changer, même si cela doit se faire lentement. Celle-ci peut être modifiée par une prise de conscience, et le permis à points en est l'un des facteurs. Elle peut l'être également par une campagne d'information et de persuasion, c'est ce que l'on appelle la communication sociale. Or, votre budget de la communication est très inférieur à celui des autres pays industrialisés : en Grande-Bretagne, par exemple, il est quatre fois plus élevé qu'en France où il n'a pas augmenté depuis trois ans, alors que les tarifs de la publicité, eux, ont progressé de plus de 30 p. 100.

Ne croyez-vous pas, monsieur le secrétaire d'Etat, que la communication est un moyen fondamental pour lutter contre l'insécurité routière ? Si oui, pourquoi le budget reste-t-il aussi faible ?

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

M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux. Monsieur le député, vous avez raison, nous devons utiliser tous les moyens dont nous disposons pour faire baisser le nombre des accidents corporels, donc le nombre des blessés et des tués. C'est d'ailleurs l'action qui est engagée.

Je tiens tout de même à corriger une partie de votre propos. En effet, nous ne sommes plus à la traîne des pays européens. Certes, nous ne sommes pas encore les premiers, mais notre objectif est de rejoindre, dans un terme proche, l'Allemagne d'abord, le Royaume-Uni ensuite. Je crois que nous sommes sur la bonne voie.

En ce qui concerne les campagnes d'information, vous avez raison, il est nécessaire d'en faire et de bien « cibler » les catégories d'usagers de la route, afin que le nombre des victimes soit le moins élevé possible. C'est ce à quoi nous nous employons.

Ainsi, au cours de l'année 1992, nous n'avons pas « chômé » puisque la direction de la sécurité routière et de la circulation a lancé un certain nombre de campagnes qui ont porté leurs fruits. Il n'y a pas que les mesures réglementaires, il n'y a pas que la présence de la police et de la gendarmerie, il y a tout ce qui est fait pour sensibiliser la population - l'image, le son, les mots et la pédagogie - et qui nécessite ce que j'appellerai des « piqûres de rappel ». Nous poursuivons donc les campagnes d'explication par la télévision, la radio et la presse écrite. Ainsi, dans quinze jours, nous lancerons une nouvelle campagne.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Fuchs, pour une seconde question.

M. Jean-Paul Fuchs. Il y a un autre moyen de diminuer le nombre des accidents de la circulation, c'est d'aménager les routes. Ainsi, en incitant des collectivités locales à aménager les rues, les croisements et les endroits dangereux, on peut faire baisser le nombre des accidents. Or, votre budget ne prévoit pour 1993 que 24 millions de francs pour les actions en partenariat avec les collectivités locales, soit un tiers du budget des années précédentes.

J'ajoute qu'une amélioration peut également être apportée par la suppression de tous les points noirs qui subsistent. Or, monsieur le ministre, les crédits destinés à leur résorption sont passés de 100 millions à 60 millions de francs. Pourquoi cette diminution ?

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

M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux. Monsieur le député Fuchs, ce que je vais vous dire risque de vous surprendre, voire de vous choquer. Nous avons bien réfléchi au sujet que vous avez évoqué et nous nous sommes entourés de tous les avis possibles, notamment en nous tournant vers des experts de renommée internationale. Eh bien, une politique d'aménagement à travers les plans départementaux d'action de sécurité routière ne nous semble pas, contrairement à ce que l'on a cru à un moment donné - moi le premier - la meilleure solution, dans la mesure où elle conduit trop souvent à un véritable saupoudrage.

Nous préférons au contraire concentrer les actions, afin d'être plus efficaces. Très souvent, les préfets et les présidents de conseil général me disent qu'ils travaillent à un plan départemental. Mais, lorsque nous analysons les propositions qui sont faites, nous nous apercevons qu'on saupoudre 20 000 francs ici, 15 000 francs là, 5 000 francs ailleurs. Cette façon de faire est notoirement insuffisante.

Il me semble nécessaire d'établir un véritable partenariat, fondé sur l'efficacité, avec les collectivités territoriales. Cela passe par l'apprentissage accompagné, dont j'ai déjà parlé, par l'éducation nationale, la modernisation de l'attestation de sécurité routière, par des campagnes d'information et par l'amélioration des itinéraires, pour laquelle des crédits importants sont prévus. Je répète en effet - mais je ne sais pas comment le dire pour être cru - qu'il n'y aura plus de points noirs au niveau national à la fin de l'année 1992, car tous ceux qui avaient été répertoriés il y a vingt ou vingt-cinq ans auront été supprimés, et que nous traitons maintenant les itinéraires, c'est-à-dire les tracés d'une certaine longueur, 8, 12 ou 15 kilomètres, de façon à être, là encore, aussi efficaces que possible.

M. le président. Je souhaite, je le rappelle, que les questions et les réponses soient aussi brèves que possible.

La parole est à M. François Rochebloine.

M. François Rochebloine. Je crois inutile de revenir sur les réactions provoquées par la publication du décret d'application relatif au permis à points. Vous avez bien voulu, monsieur le secrétaire d'Etat, accepter de constituer une commission présidée par M. Roché afin d'examiner l'ensemble des observations et des suggestions suscitées par cette réforme. Le rapport intermédiaire fait état d'un certain nombre de propositions intéressantes, dont s'est réjoui l'Automobile-Club puisqu'il les avait lui-même formulées dès le mois de mai dernier : augmentation du nombre de points à douze ; modulation plus adaptée des points retirés en fonction des

différentes contraventions ; suppression de la commission administrative de retrait du permis de conduire, souhaitée - il faut le souligner - par deux automobilistes sur trois, comme l'a confirmé un récent sondage réalisé à la demande de l'Automobile-Club.

Toutes ces propositions sont de nature à rendre au permis à points sa vocation de « permis de sécurité à points ».

S'agissant de la question spécifique de la suppression des commissions administratives de retrait du permis de conduire, je crois utile, voire impératif, de clarifier la situation. Aussi, je me permets de rappeler que j'ai déposé une proposition de loi allant en ce sens et qu'une proposition semblable avait été déposée par le groupe socialiste entre 1986 et 1988.

Actuellement, la procédure administrative prend le pas sur la décision judiciaire, ce qui est pour le moins paradoxal. En outre, elle n'offre pas la même souplesse que la procédure judiciaire en matière d'application des peines et conduit trop souvent le juge à entériner la décision préfectorale.

La suppression de cette commission n'enlèverait rien à la possibilité de mettre hors d'état de conduire les personnes susceptibles de constituer un danger grave et immédiat sur la route. En effet, de nombreux moyens juridiques existent à cette fin.

Ainsi, l'article L. 18-1 du code de la route prévoit le retrait immédiat du permis en cas de conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise d'un état alcoolique, l'immobilisation du véhicule et la suspension du permis.

Par ailleurs, l'article L. 13 du code de procédure pénale donne au juge d'instance la possibilité de faire obligation à l'inculpé de s'abstenir de conduire.

Avec la création du permis à points, cette commission apparaît encore plus inutile. Aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande de bien vouloir réexaminer cette question.

De plus, je crois que la sécurité ne peut se limiter à des actions de répression. Trop de points noirs subsistent encore et il est important de les supprimer. Aussi, il me serait agréable que votre collègue M. Jean-Louis Bianco puisse nous confirmer le déblocage des crédits de paiement pour les différentes opérations prévues dans le cadre du plan de soutien pour la Loire et, plus particulièrement, de ceux concernant l'aménagement de la voie d'accélération sur la RN 88, au lieu-dit La Massardière. Je vous remercie par avance de votre réponse.

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

M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux. Monsieur le député, la définition des compétences respectives des autorités administratives et judiciaires en matière de suspension du permis de conduire est du domaine de la loi. Elle résulte de la combinaison des articles L. 14 et L. 18 du code de la route. Aujourd'hui, le préfet peut, pour des raisons de sécurité publique, prononcer la suspension du permis de conduire d'un contrevenant. Cette décision intervient sur avis de la commission administrative départementale réunie soit au bord des routes - c'est ce qu'on appelle les commissions foraines - soit en séance normale, les juridictions compétentes examinant ensuite les infractions considérées.

Les possibilités offertes actuellement par le droit ont fait la preuve de leur efficacité. L'exemple le plus manifeste en a été donné au cours de l'été 1988. Je rappelle qu'en juillet de cette année-là nous étions à nouveau passés au-dessus de la barre des 1 000 tués par mois ; c'est grâce aux commissions foraines, aux préfets, sous-préfets et procureurs de la République, qu'un mois seulement après, en août, nous repassions à nouveau sous la barre des 1 000 tués.

M. François Rochebloine. Vous ne répondez pas à ma question !

M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux. Si des modifications doivent être apportées à ce dispositif, notamment afin d'en améliorer la clarté pour les usagers, elles ne doivent en aucun cas aboutir, sous peine de dégradation rapide des bilans de sécurité routière, à un affaiblissement du système de contrôle et de sanction des infractions au code de la route.

N'oublions pas, lorsque nous parlons de ces questions, qu'il ne s'agit pas seulement de clarté et de simplification, mais aussi de vie et de mort.

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

La parole est à M. Jean-Pierre Fourré.

M. Jean-Pierre Fourré. Monsieur le ministre, le rapport de M. Carrère a été l'occasion de définir les orientations en matière de transports pour les années 2000. Vous ne méconnaîtrez pas la situation difficile des transports dans la région Ile-de-France. Dans un milieu aussi urbanisé, seul le transport en commun est à même d'assurer des déplacements rapides et réguliers. Cette mission doit d'ailleurs être assurée non seulement dans l'agglomération centrale mais aussi grâce aux liaisons inter-banlieues. L'augmentation sans cesse croissante des échanges entre les communes situées autour de Paris impose l'aménagement de ces nouvelles infrastructures.

Je profite de l'occasion pour ouvrir une parenthèse et évoquer les projets de tangentiels ferroviaires entre villes nouvelles visant à désengorger Paris. Ces tangentiels doivent permettre aux Franciliens et aux provinciaux en transit d'éviter le passage obligé par le centre de Paris tout en leur offrant un accès direct au réseau européen à grande vitesse et aux aéroports.

En effet, le trafic avec la grande couronne et les marches du Bassin parisien est en forte augmentation, les passagers affluent de plus en plus dans la capitale *intra-muros*, d'où ils repartent souvent vers une autre destination. Tout le pari consiste donc à favoriser les transports ferroviaires de banlieue à banlieue.

Je souhaite, monsieur le ministre, appeler votre attention sur la ville nouvelle dont je suis l'élu, Marne-la-Vallée, dont les habitants, monsieur Brard, méritent eux aussi des transports décentes et en nombre suffisant.

M. Jean-Pierre Brard. Tout à fait !

M. Jean-Pierre Fourré. La SNCF prévoit de relier Marne-la-Vallée à Roissy et Melun par une liaison à grande vitesse. Je m'étais d'ailleurs prononcé personnellement pour un tracé empruntant des voies de l'interconnexion du TGV, afin de préserver l'environnement tout en irriguant le bassin de vie à l'Est de Paris.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, m'informer des options de l'Etat sur ce dossier ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, vous avez bien posé le problème des transports en région Ile-de-France. Nous devons indiscutablement donner la priorité aux transports collectifs ; c'est ce que fait le projet de schéma directeur actuellement soumis à la concertation. Nous devons faire un effort considérable dans les prochains plans ; le schéma directeur a, vous le savez, un horizon permettant de prévoir certaines opérations et d'en préfigurer d'autres.

Mais il est évident qu'à horizon prévisible tout ne se fera pas par transport collectif, notamment par liaisons interpériphérie ou interbanlieue. Il ne faut pas être déraisonnable comme certains et croire qu'on va brusquement, par une sorte de miracle, arrêter de circuler en voiture.

Si la priorité est donnée aux transports collectifs, il est aussi nécessaire de répondre aux besoins de déplacement des usagers, ce qui suppose des aménagements routiers ou autoroutiers. Il est, à cet égard, de plus en plus difficile de réaliser des autoroutes en zone urbaine, car il faut prendre en compte les nuisances pour le développement des villes et pour la qualité de vie de leurs habitants. Mais si on ne réalise pas certains aménagements autoroutiers, certaines roades, le trafic se reportera sur les petites routes et dégradera davantage encore le tissu urbain.

Il est évident - et le schéma directeur le confirme - qu'il faut poursuivre et mener à son terme la politique d'aménagement de l'Ile-de-France et du Bassin parisien, inaugurée, il y a bien des années, autour des villes nouvelles. Dans le cadre de cette politique des villes nouvelles, la desserte de Marne-la-Vallée doit recevoir une attention particulière.

Je partage tout à fait votre point de vue, et c'est bien le choix de l'Etat, sur l'importance des tangentiels ferroviaires. Elles représentent un élément de l'aménagement du territoire non seulement pour la région Ile-de-France, mais aussi pour l'ensemble du Bassin parisien.

Enfin - et c'est l'un des points sur lesquels doit porter la concertation en ce qui concerne aussi bien le schéma directeur que le contrat de plan - il convient d'améliorer la complémentarité entre modes de transport. Concrètement, cela signifie que les usagers privés doivent pouvoir passer de la route aux transports collectifs grâce à des points de rencontre et que les transports de marchandises doivent bénéficier de l'interconnexion et de la complémentarité.

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

M. Claude Gaits. Monsieur le ministre, ma question porte sur les aménagements routiers, et plus particulièrement ceux des routes nationales.

Je connais l'effort consenti sur ce chapitre dans votre projet de budget pour 1993, mais il est encore insuffisant.

Il est en effet nécessaire de prévoir une accélération des aménagements routiers dans les zones concernées par les restructurations industrielles afin de permettre la valorisation de certaines potentialités, que ce soit en matière d'implantation d'activités nouvelles ou de développement touristique.

Il faut donc davantage de moyens, mais aussi davantage de vigilance dans l'utilisation de ces moyens.

Je pense tout particulièrement au processus d'élaboration en cours des prochains contrats de plan Etat-régions. L'exécution du X^e Plan a révélé de graves distorsions qui entament la volonté affichée d'une politique d'aménagement harmonieux du territoire.

La région Midi-Pyrénées en est un exemple. L'enveloppe globale pour les infrastructures routières est de 1 700 millions de francs mais, la métropole régionale s'étant taillé la part du lion, 60 millions de francs seulement sont revenus aux Hautes-Pyrénées.

A ce rythme, combien de dizaines d'années nous faudrait-il pour aménager à deux fois deux voies une trentaine de kilomètres de la RN 21 entre Tarbes - Lourdes et Argelès-Gazost, dont le coût global est estimé à 700 millions de francs ?

Je précise que la RN 21 actuelle supporte, dans les conditions que vous devinez, un trafic de 13 000 véhicules par jour, avec des pointes à 25 000 véhicules par jour en été en raison de la fréquentation en constante progression du centre mondial de pèlerinage qu'est Lourdes, mais aussi des divers sites touristiques haut-pyrénéens.

Vous connaissez ce dossier, monsieur le ministre, puisque je sais que vos services s'en préoccupent.

Mais ce dossier n'est que l'illustration du retard accumulé sur plusieurs dizaines d'années quant à l'amélioration des moyens de communication indispensables au développement de nos régions que sont les grands axes autoroutiers.

Ma question est double.

Comment comptez-vous faire pour permettre une accélération dans l'aménagement de certaines routes nationales reconnues prioritaires dans le schéma directeur, telle la RN 21 ?

Quelles mesures entendez-vous prendre pour que, dans la négociation des contrats de plan, les propositions faites auprès des conseils généraux et des villes chefs-lieux de département soient réellement prises en compte dans la répartition des enveloppes de crédit ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, votre question illustre une des difficultés, qu'il ne faut pas se cacher, des contrats de plan : il y a, d'un côté, ce que l'Etat propose, et de l'autre, ce que la région propose. Des arbitrages doivent donc être rendus au niveau des régions et l'Etat doit rechercher un équilibre : il ne peut se substituer aux collectivités locales dans le dialogue communes-agglomérations-départements-région mais, en même temps, il doit s'efforcer de faire prévaloir ce qu'il estime être l'intérêt général, notamment dans les zones les plus enclavées. Ce dialogue ne peut pas être toujours facile. En effet, certains départements, communes ou agglomérations peuvent avoir le sentiment que les propositions régionales ne prennent pas suffisamment en compte leurs priorités. La recherche de l'équilibre dont j'ai parlé ne doit pas faire oublier à l'Etat qu'il a le devoir, et non seulement le droit, d'insister auprès des régions lorsqu'il estime que certains éléments ne sont pas suffisamment pris en compte.

La RN 21, vous avez raison de le souligner, est un élément essentiel du désenclavement routier du département des Hautes-Pyrénées. Dans le cadre du X^e Plan, des travaux de mise à deux fois deux voies de la section Lourdes-Pont-Neuf sont prévus pour un montant de 60 millions de francs. Ceux-ci doivent démarrer en 1993 pour une mise en service dès 1994. Au-delà, l'aménagement complet entre Tarbes et Argelès-Gazost nécessiterait 750 millions de francs. Il faudra engager un effort important dès le XI^e Plan pour aller dans ce sens.

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

M. Jean-Pierre Fourré. Je tiens d'abord à féliciter le Gouvernement pour les résultats obtenus dans le domaine de la sécurité routière. Ces résultats satisfaisants et en constante amélioration sont dus à une politique volontariste. Il faut poursuivre dans cette voie ; cela nécessite, comme l'a rappelé M. Fuchs, un engagement individuel, chacun devant assumer ses responsabilités.

Parmi les problèmes qui restent à résoudre, il convient de citer les accidents de moto, qui, malgré la réglementation en vigueur, sont de plus en plus nombreux et de plus en plus graves, surtout sur les autoroutes urbaines et péri-urbaines.

Ma question est simple : ne serait-il pas possible, sous certaines conditions, de créer sur certaines de ces voies de véritables couloirs de circulation qui seraient réservés à ce type de véhicule ?

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

M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux. En effet, le permis à points donne des résultats tangibles. Il a fallu se battre mais de nombreuses personnes nous ont manifesté leur soutien pendant la grève des routiers, au mois de juillet, et j'y ai été particulièrement sensible.

Le ministère a reçu de nombreuses lettres nous critiquant mais bien plus encore de lettres d'encouragement nous invitant à tenir bon.

Je rappelle les résultats : le nombre de tués sur douze mois, qui s'était élevé à 10 702 en juillet 1988, a été réduit à 9 231 à la fin du mois de septembre 1992, ce qui signifie près de 1 500 tués de moins chaque année. Le nombre des blessés, heureusement, connaît une évolution elle aussi favorable.

Les motards sont les seuls, hélas ! à enregistrer une progression sensible des victimes, aussi bien pour les blessés que pour les tués.

Monsieur le président, vous voudrez bien m'excuser d'être un peu long, mais je tiens à rappeler que nous avons engagé une action de formation approfondie : nous essayons en effet d'adapter pour les motards ce que l'on appelle l'apprentissage accompagné de la conduite. Des expériences sont en cours, elles seront multipliées. Nous verrons si cela est efficace, ce qui est loin d'être évident.

Il y a eu également des campagnes d'information lancées conjointement avec les motards et les associations qui les représentent. Dans toute la presse spécialisée, chacun s'est engagé, s'est mobilisé.

Nous avons par ailleurs pris des mesures afin que les motos importées ne puissent pas être débridées facilement et que les règles, qui sont déjà relativement souples, ne soient pas transgressées. Ceux qui violent ces règles transforment des motos, qui vont déjà très vite, en bolides, en véritables bombes roulantes.

Nous avons enfin lancé une politique de sensibilisation auprès de cette population, composée pour la plupart de jeunes. Je rappelle que le grand prix de France, qui s'est déroulé dans le Var en septembre dernier, n'a pas fait de victimes. La mobilisation a été importante. Le préfet du Var a effectué, en liaison avec la gendarmerie, la police et l'équipement, un travail minutieux, allant même jusqu'à poser des filets au-dessus des ravins afin que les motards, qui viennent de toutes les régions de France et d'Europe, ne puissent pas se tuer lorsqu'ils repartent dans leur province ou dans leur pays d'origine.

Beaucoup de choses sont faites et cela ne suffit pas. Vous nous demandez s'il ne serait pas possible de réserver des voies aux motards ? Très franchement, cela ne me paraît pas simple. Pourquoi ne pas faire des voies réservées aux vélos, d'autres aux piétons, aux autocars ou aux camions ? C'est impossible. Se partager l'espace et vivre en communauté, si je puis dire, me paraît la meilleure façon de procéder.

Cela dit, il est sans doute possible à certains endroits, je pense notamment aux chemins de halage - c'est là que la route rejoint le canal -, de faire des itinéraires pour les piétons. Certaines formules pourraient également permettre de réaliser des espaces réservés aux motards. Mais, pour que les motards suivent les conseils que nous donnons, nous devons, avec la fédération française, travailler sur un schéma directeur des circuits pour que les jeunes qui veulent faire de la vitesse sur leur moto puissent se défouler là où c'est possible. Pour le reste, on se partage la route.

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe Union pour la démocratie française.

La parole est à M. André Rossi.

M. André Rossi. Je voudrais, monsieur le ministre, appeler votre attention sur un problème qui provoque des réactions de plus en plus vives, le refus d'attribuer la carte orange à des travailleurs de la région parisienne mais qui habitent dans des départements limitrophes, tels l'Aisne ou l'Oise.

Il est en effet d'autant plus difficile pour ceux-ci d'admettre qu'ils ne peuvent bénéficier de ce titre de transport, à quelques kilomètres près, que leurs employeurs cotisent au syndicat des transports parisiens. Cette situation entraîne, pour les intéressés, des frais de déplacement qui peuvent dépasser 1 200 francs par mois alors que leurs salaires sont souvent très modestes.

Il y a donc là une injustice qui se double d'une anomalie en matière d'aménagement du territoire de la région parisienne, plus exactement du Bassin parisien. Celui-ci connaît en effet une très grave crise du logement et ces travailleurs sont obligés de se loger dans des départements limitrophes. Les voilà maintenant pénalisés par le coût du transport, qui s'ajoute à la fatigue que provoquent ces déplacements quotidiens.

Monsieur le ministre, on tourne en rond depuis des années dans cette affaire. La SNCF ne veut accorder aucun avantage à cette catégorie de voyageurs, pourtant importante et digne d'intérêt. Les collectivités locales seraient prêtes à examiner avec bienveillance une intervention mais, et c'est normal, elles veulent que l'Etat, tuteur de la SNCF, prenne ses responsabilités.

Or jusqu'à présent toutes nos démarches, qui ont été nombreuses, sont restées vaines. Ne pourriez-vous prendre l'initiative d'organiser une table ronde qui, sous votre présidence - j'insiste sur ce point - réunirait la SNCF, les collectivités régionales et départementales, ainsi que les associations concernées ? On parle toujours de décongestionner la région parisienne. Je suis persuadé que l'extension de la zone d'utilisation de la carte orange serait un moyen d'y contribuer pour un coût certainement inférieur à celui, élevé, de toutes les infrastructures routières que vous êtes obligé de financer pour essayer de lutter contre la paralysie croissante de la circulation en Ile-de-France.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, comme vous le savez, la carte orange est valable pour tous les usagers qui effectuent des trajets dans la zone des transports parisiens qui a été agrandie depuis 1991 pour coïncider avec les limites de la région Ile-de-France. Le parcours le plus long réalisable avec une carte orange est ainsi passé de soixante à quatre-vingt-seize kilomètres. Du coup, les gens qui se trouvent au-delà de cette limite, dans des départements comme l'Oise ou l'Aisne demandent, eux aussi, à bénéficier de la carte orange.

Vous avez raison de dire que l'on tourne en rond depuis un certain temps. La vraie question est, comme toujours, une question de financement. Même si elle présente un intérêt en matière sociale ou sur le plan de l'aménagement du territoire - vous l'avez souligné et on ne peut qu'être d'accord sur ce point - l'extension de la carte orange coûterait cher. Faut-il demander cet effort supplémentaire à la SNCF ? Cette dernière doit remplir des missions de service public, mais n'a pas pour vocation de financer des tarifs sociaux sur ses ressources d'exploitation. C'est donc quelqu'un d'autre qui doit payer. Le financement doit-il être assuré exclusivement par l'Etat ou, comme c'est le cas pour d'autres politiques d'aménagement du territoire, doit-il être partagé entre l'Etat, la région et les départements ?

Je n'écarte pas votre suggestion d'une table ronde, monsieur Rossi, mais le vice-président du syndicat des transports parisiens et la SNCF sont en train de réaliser une étude précise qui doit leur permettre de faire des propositions. Je vous propose d'attendre leurs conclusions puis d'essayer de réunir les parties prenantes pour trouver une solution à ce problème évidemment financier.

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

M. André Rossinot. Ma question porte sur le montage financier qui permettra de réaliser le réseau TGV-Est européen et sur les modalités et les délais selon lesquels l'Etat compte s'engager.

Ce projet, au demeurant passionnant, a réussi à franchir un certain nombre de caps depuis l'orientation prise par le président de la République en 1984 - cela fait déjà huit ans - qui avait jugé utile, dans la perspective européenne, une liaison vers l'Allemagne, et notamment vers Francfort : la décision interministérielle d'avril 1987 « actant » le Paris-Strasbourg avec des interconnexions vers le Luxembourg et le sud de l'Alsace ; le schéma directeur ; le cofinancement par l'Etat, la SNCF et les collectivités territoriales pour près de 50 p. 100 des études à réaliser sur deux ans à hauteur de 80 millions de francs, cofinancement annoncé l'année dernière par votre prédécesseur ; récemment, dans le cadre du sommet franco-allemand du 22 mai, un accord pour donner une dimension encore plus européenne à cette dorsale reliant l'Ouest de la France à Strasbourg et, au-delà, à l'Allemagne ; puis, en septembre, l'accord avec le Luxembourg traduisant concrètement la volonté de celui-ci de s'associer aux efforts français. Enfin, le commissaire européen aux transports a indiqué que les Communautés étaient prêtes à faire un effort au moins égal sinon supérieur à ceux qui étaient engagés pour d'autres lignes.

Mais pour que tout cela se traduise dans les faits, monsieur le ministre, il faut que le gouvernement français dise aujourd'hui combien il est prêt à mettre sur la table pour la réalisation de ce projet. Des études diligentées par Philippe Essig...

M. le président. Posez votre question rapidement, monsieur collègue !

M. André Rossinot. J'en termine, monsieur le président, sous votre responsabilité, et Dieu sait si elle est grande et compétente ! (*Sourires.*)

Ces études, disais-je, devraient nous permettre de savoir combien cela va coûter. Or nous sommes inquiets, monsieur le ministre, pour deux raisons.

D'abord, parce que la SNCF souhaite que ses trains soient plus rapides et utilisent des technologies plus avancées, donc plus onéreuses que celles retenues par les hypothèses de financement de 1990. Je ne souhaite pas que des études techniques entraînent des surcoûts tels qu'ils remettraient en cause le projet.

Ensuite, il faut aller vite. Le Premier ministre avait dit que le Gouvernement annoncerait sa position avant la fin de l'année. Je voudrais que le Gouvernement tienne ses engagements et indique la hauteur de son financement.

Enfin - je conclus, monsieur le président, si vous m'y autorisez - disposer pour ce projet du même pourcentage d'intervention de l'Etat que celui dont a bénéficié le TGV-Ouest répondrait à un souci d'égalité républicaine auquel nous sommes très attachés, et je constate d'ailleurs que M. Germon opine du chef.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de nous donner ces précisions attendues par le quart nord-est de notre pays ainsi, naturellement, que par le président de séance que nous remercions sincèrement...

M. le président. C'est moi qui vous remercie, monsieur Rossinot. Il y a soixante questions : une minute de plus pour chaque intervenant, c'est donc une heure de plus. Vous avez parlé cinq minutes. A ce rythme, c'est-à-dire trois minutes supplémentaires par question, nous serons encore là à sept heures du matin !

M. André Rossinot. Je plaide coupable !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, je vous remercie d'abord d'avoir bien voulu reconnaître que des étapes importantes, pour ne pas dire décisives, ont été franchies depuis quelques mois sur le dossier du TGV-Est : accord franco-allemand à La Rochelle au mois de mai, accord franco-luxembourgeois à Metz au mois de septembre, déclaration toute récente du commissaire européen et remise d'un nouveau rapport de M. Essig.

J'ai eu l'occasion, il y a quelques jours, de recevoir l'association des élus qui, en Alsace, en Lorraine, en Champagne-Ardenne, défendent le TGV-Est. Vous deviez d'ailleurs être présent mais vous avez été retenu par un engagement dans votre ville.

M. André Rossinot. Je recevais M. Sarre !

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. C'était une excellente excuse !

J'ai donc eu une séance de travail particulièrement utile. Voici les décisions que nous avons arrêtées ensemble.

Premièrement, l'Etat et les collectivités locales doivent demander, ensemble, à la SNCF non pas de réaliser encore des études complémentaires mais de préciser comment elle entend proposer des durées de trajet qui soient satisfaisantes - on en a parlé environ deux heures pour Paris-Strasbourg, mais il faut également fixer une durée pour Paris-Forbach - dans le cadre d'une enveloppe budgétaire raisonnable puisqu'on a évoqué un maximum de vingt milliards. Avec la SNCF, nous devons réfléchir à la façon de réduire le coût de ce projet. La grande vitesse, c'est souhaitable, mais elle ne doit pas forcément être partout de 400 kilomètres-heure ou même de 350 kilomètres-heure. Nous en parlerons. Ce sont les politiques, c'est-à-dire les élus locaux et l'Etat, qui demandent à la SNCF - c'est d'ailleurs son travail - de répondre à des conditions politiques et économiques quant aux délais et aux coûts.

Deuxièmement, nous sommes convenus de faire ensemble une étude de marché complémentaire. Comme je l'ai déjà indiqué devant l'Assemblée nationale, je fais partie de ceux qui n'arrivent pas à être convaincus par le raisonnement constamment opposé à ce projet selon lequel le fameux « effet frontière » empêcherait brusquement le train de devenir rentable lorsque l'on passe une frontière, que l'on aille d'ailleurs vers l'Allemagne ou vers d'autres pays européens. C'est méconnaître l'histoire qui a fait en sorte que les liaisons ne puissent pas se rejoindre, mais c'est aussi méconnaître le potentiel de développement de l'Europe.

Nous devons en savoir un peu plus sur le nombre de passagers que l'on peut attendre, l'objectif étant de diminuer un peu les coûts et donc la charge de l'Etat et des collectivités locales par rapport au maximum envisagé. Comme M. le Premier ministre l'a dit d'ici la fin de l'année nous pourrions prendre ensemble toutes les décisions, y compris en ce qui concerne la répartition financière entre l'Etat et les collectivités locales.

M. Claude Germon, rapporteur spécial, et M. Jean-Pierre Bœumler, rapporteur pour avis. Très bien !

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

M. Maurice Ligot. Monsieur le ministre, dans le rapport qu'il vous a remis en juillet dernier, M. Gilbert Carrère insiste à plusieurs reprises sur l'impact très positif des autoroutes et routes sur le développement économique local. A l'inverse, il évoque les perspectives de marginalisation des zones mal desservies, le risque de voir la France enclavée être demain une France marginalisée et désertée. C'est pourquoi je tiens à vous interroger sur les conditions de réalisation du schéma directeur autoroutier national.

Près de 4 000 kilomètres sont à réaliser. Il faudrait faire 400 kilomètres par an pour ne pas prendre trop de retard et nous n'en sommes qu'à moins de 200 kilomètres par an.

Je vous demande donc de vous prononcer sur la façon dont le FDES prend ses décisions de financement des sociétés autoroutières, sur la façon dont il accorde les autorisations d'emprunts sur le marché financier français ou étranger. On constate en effet que c'est lui, donc la direction du Trésor, qui bloque et réduit les capacités de financement des autoroutes.

Plus concrètement, je vous interroge sur la réalisation de l'autoroute Angers-Cholet-La Roche-sur-Yon, autoroute de 110 kilomètres, qui doit désenclaver le Choletais, le bocage

vendéen et la côte vendéenne. L'Etat a, aujourd'hui, toutes les données en main pour décider du tracé. Je souhaite connaître la date, que j'espère très prochaine, à laquelle il sera en mesure de prendre une décision ainsi que le délai que vous envisagez pour la réalisation de cette autoroute qui se raccorderait à celle de Paris et à l'autoroute Nantes-Niort-Bordeaux.

Pour compléter le désenclavement de ma région, la région choletaise, nord-vendéenne, à quel rythme comptez-vous réaliser l'axe Nantes-Cholet-Poitiers qui sera le tronçon ouest de la route Centre-Europe-Atlantique dont vous avez évoqué tout à l'heure la grande utilité et qui est importante pour les liaisons Est-Ouest de la France ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. La question générale que vous me posez, monsieur Ligot, porte sur le Fonds de développement économique et social. C'est une vieille institution française que personne, jusqu'ici, aucun des gouvernements de la quatrième ou de la cinquième République n'a remis en cause. Il a pour objet d'assurer une certaine cohérence dans le financement de tout ce qui touche à l'économie nationale à travers les entreprises publiques et les investissements collectifs en matière de transport. Le FDES fonctionne comme il a toujours fonctionné compte tenu des contraintes qu'impose l'économie en termes budgétaires et de marché financier. Je n'ai donc pas de commentaire particulier à faire sur cette noble institution.

En ce qui concerne la question plus précise de l'A 83, Nantes - Niort, la section Nantes - Montaigu a été ouverte en 1991, le tronçon Montaigu - Sainte-Hermine, actuellement en travaux, sera mis en service à la fin 1994. S'agissant de la partie entre Sainte-Hermine et l'A 10, une enquête publique a été ouverte il y a peu de temps, le 28 septembre dernier. La déclaration d'utilité publique devrait intervenir en 1993 et les travaux commenceront en 1994.

Quant à l'itinéraire Angers - La Roche-sur-Yon, la concertation locale est achevée. Les préfets m'en ont fait parvenir le bilan et nous en sommes à la synthèse entre les administrations, notamment celles de l'environnement et de l'agriculture. Nous rejoignons ici une question dont nous avons parlé tout à l'heure avec M. Borotra. Les choses ne sont jamais tout à fait simples, notamment à l'approche de l'agglomération angevine, mais il faut prendre des décisions. Je le ferai et je pense être à même de fixer, avant la fin de cette année, le principe du tracé de cette autoroute.

Enfin, permettez-moi de vous renvoyer à ma réponse précédente pour ce qui est de votre dernière question : c'est dans le contrat de plan que nous devons déterminer le rythme de réalisation de cette section effectivement très importante pour l'Arc atlantique.

M. le président. Nous en arrivons aux questions de députés non inscrits.

La parole est à M. Léon Bertrand.

M. Léon Bertrand. Monsieur le ministre, le chapitre particulier 58-01 - infrastructures de Guyane - du budget des départements d'outre-mer, dont la dotation décroît régulièrement, a subi pour 1993 une réduction plus drastique encore, alors même que le problème de nos infrastructures devient de plus en plus insupportable. Ce constat m'impose d'intervenir aujourd'hui dans le cadre de l'examen de votre budget.

Ces temps derniers, de toutes parts, les interventions relatives à la situation économique alarmante des DOM-TOM ont été nombreuses. Il n'y a certainement pas de finée sans feu. Il convient cependant, s'agissant de la Guyane, d'apporter précisions et éclaircissements. S'il est vrai que, depuis la décentralisation, les instances guyanaises se sont engagées dans la mise en œuvre d'importants programmes d'infrastructures, et dans des conditions ne relevant peut-être pas toujours de la plus pure orthodoxie administrative et financière, il n'en est pas moins vrai que la tentation était grande de réaliser ces infrastructures nécessaires à notre développement économique ; infrastructures que trois cents ans de présence française dans cette zone d'Amérique du Sud n'ont pas su, pu ou voulu toujours réaliser.

Vous n'ignorez pas qu'il serait possible d'aller de la Terre de feu à l'Alaska en voiture, si la France terminait la portion de route guyanaise qui manque à la RN1 entre

Régina et Saint-Georges-de-l'Oyapock, soit moins de 100 kilomètres ? Aujourd'hui, à part les voies maritimes ou aériennes très coûteuses, il faut être muni d'un solide cou-telas, d'une bonne boussole et de beaucoup de chance pour rejoindre ces deux communes !

Dois-je vous rappeler que, pour une superficie de 9 millions d'hectares, la Guyane ne dispose que d'une route nationale, à vocation internationale, de 257 kilomètres dont vingt-sept non bitumés ?

Sur cette RN 1, percée et réalisée par les bagnards avant 1946, goudronnée partiellement en 1975 - un tiers de siècle plus tard ! -, la Guyane remporte la triste palme de tous les départements français avec une moyenne annuelle d'une cinquantaine de morts et d'un millier de blessés. Les 3 p. 100 d'accidents dus à l'alcoolisme, ratio bien éloigné des 40 p. 100 sur le plan national, montrent que l'état de la route est la cause essentielle de ces accidents.

La déviation de cinquante-huit kilomètres pour un coût de 228 millions de francs, réalisée autour de Kourou, qui ne se justifiait que pour isoler davantage la base spatiale de son environnement naturel, a été terminée en deux ans ! Croyez-vous sincèrement que les Guyanais doivent accepter à la fois ce massacre sur la RN 1 et le financement de la paranoïa du spatial ?

Les seuls fonds dont dispose la Guyane pour ses routes nationales proviennent du FIR, alimenté par la taxe payée sur les carburants par les usagers de la Guyane, soit environ 50 millions de francs, dont 12 millions de francs permettent la réfection de seulement trois kilomètres de route par an.

A ce train, il faudra vingt ans pour refaire la portion de cette route nationale, entre Iracoubo et Saint-Laurent, soit soixante kilomètres de chaussée redoutable, empruntée quotidiennement en moyenne par 2 500 voitures, qui bat tous les records de France de mortalité.

Combien faudra-t-il attendre d'années et combien de victimes innocentes devront-elles mourir ou rester handicapées à vie pour que l'Etat prenne conscience du drame qui nous frappe ?

La largeur moyenne de cette RN 1 se situe entre 4,50 mètres et 5,10 mètres, normes qui ne correspondent en rien à celles d'une route nationale.

M. le président. Veuillez poser votre question maintenant je vous prie, monsieur Bertrand !

M. Léon Bertrand. Je conclus rapidement, monsieur le président !

Sa mauvaise qualité, son absence d'équipements de secours, sa dangerosité ont été soulignées, en 1987, dans le rapport de mission d'un inspecteur général de l'équipement.

Monsieur le ministre, en dehors des engagements envisagés dans le cadre du XI^e Plan et des contrats Etat-régions, sur le contenu desquels je reste aussi réservé que sur les engagements pris pour le programme Phèdre, je vous demande quand l'Etat va se décider à assumer les responsabilités qui lui incombent et qui relèvent de son exclusive compétence pour mettre en place un programme routier pluriannuel dont la réalisation se ferait au même rythme que les cinquante-huit kilomètres de l'enclavement de la base spatiale et pour apporter des engagements financiers massifs qui sont nécessaires à la mise aux normes et à l'achèvement de sa propre route nationale en Guyane. Le coût, de 150 millions de francs, est bien inférieur à celui de la déviation de Kourou.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, le chapitre 58-01 est, en effet, un chapitre du budget des départements d'outre-mer, lequel, sauf erreur de ma part, a été adopté par cette assemblée. Je veux donc bien reprendre le débat mais cela ne relève pas strictement de mon domaine de compétence.

Par ailleurs, pardonnez-moi, mais je ne peux laisser passer l'expression « paranoïa spatiale ». Autant que je sache, la Guyane n'a pas eu à pâtir du fait d'avoir un centre d'études spatiales et tout ce qui s'ensuit à Kourou.

Cela dit, vous posez un vrai problème et je comprends parfaitement votre préoccupation et celle des Guyanais. Il est vrai que la route dont vous avez parlé est dangereuse. Rappelons qu'il y a deux grandes routes en Guyane, les nationales n^{os} 1 et 2 qui relient respectivement Cayenne à Saint-

Laurent-du-Maroni et Cayenne à Régina. Entre Régina et Saint-Georges, vous le savez aussi bien que moi, il y a tout de même quatre-vingts kilomètres de forêts à traverser, de nombreux cours d'eau à franchir. C'est dire que réaliser les aménagements nécessaires n'est pas précisément simple ni peu coûteux.

Dans un premier temps, l'objectif consiste à relier Saint-Georges par une piste continue. Cette opération est engagée dans le cadre du présent contrat de plan. Vous dites ne pas avoir confiance dans le contrat de plan Etat-région. Mais, c'est notre loi et nous devons l'appliquer. Une somme de 30 millions de francs est prévue pour la réalisation de la première tranche des travaux. Il faudra poursuivre et amplifier l'effort au cours de la prochaine période de cinq ans.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Daillet.

M. Jean-Marie Daillet. Je me suis rapproché physiquement de M. le ministre pour lui éviter un torticolis. Voici en effet une carte qui me fera comprendre mieux qu'un long discours. Elle figure la route des estuaires.

Les deux points principaux d'entrée sur le territoire européen quand on arrive des îles britanniques sont Calais, qui, en 1994, connaîtra avec l'ouverture du tunnel un afflux considérable de voyageurs, et Cherbourg.

Or, sur l'axe nord-sud qui va de Cherbourg à Bayonne, on a omis, en dépit de mes demandes répétées depuis vingt-cinq ans, de mettre à quatre voies un petit segment d'une cinquantaine de kilomètres entre Carentan au nord et le lieu-dit Le Poteau sur la nationale 175. L'association de la route des estuaires a retenu la suggestion que les élus de la Manche, toutes tendances politiques confondues, et les chambres consulaires ont présentée. J'ai matérialisé ce petit segment en rouge sur la carte. La lecture est ainsi d'une simplicité totale, monsieur le ministre ! (Sourires.)

Si vous n'inscrivez pas ce segment au schéma directeur national et au contrat du XI^e Plan, il y aura détournement d'un énorme trafic vers Calais, Le Havre ou encore Ouis-treham.

Le trafic de Cherbourg est actuellement en augmentation de plusieurs centaines de milliers de passagers par an. Il intéresse aujourd'hui deux millions de personnes, plus de 100 000 camions et de 500 000 voitures !

Si vous laissez le trafic se détourner vers Caen, vous pénaliserez Cherbourg et le département de la Manche et la route des estuaires ne sera pas bien irriguée.

Ma question, monsieur le ministre, est la suivante : allez-vous bientôt inscrire, tout de suite même, sur cette carte, ce modeste tronçon ?

Voici les documents, monsieur le ministre. Nous faisons ainsi du travail concret !

M. André Rossinot. Prenez un crayon, monsieur le ministre !

M. le président. La parole est à M. le ministre, qui prend même les documents. (Sourires.)

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Je remercie M. Daillet de m'avoir remis ses cartes. Ainsi, même les ministres éventuellement fatigués peuvent suivre son raisonnement. (Sourires.)

Malheureusement, un ministre ne peut bouleverser les lois qui nous régissent. Il n'a pas le pouvoir, fût-ce face à un député sympathique et convaincant, d'inscrire d'un trait de crayon une route au schéma directeur routier national. Il y a des procédures pour cela qui passent notamment par le Parlement. Monsieur Daillet, ce que vous me demandez n'est donc pas en mon pouvoir.

Cela dit, l'importance de l'itinéraire dont vous parlez pour la Manche ne m'a pas échappé. C'est la raison pour laquelle j'ai engagé une étude d'avant-projet sommaire sur ce secteur. Je peux d'ores et déjà indiquer que ce point fera partie des discussions que nous aurons - Etat, région, département - dans le cadre du prochain contrat de plan.

M. Jean-Marie Daillet. Je vous remercie, monsieur le ministre.

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

La parole est à M. Jacques Boyon.

M. Jacques Boyon. Monsieur le ministre, dans votre intervention cet après-midi, vous avez évoqué plusieurs projets de lignes futures de TGV. Mais il en est un dont vous n'avez pas parlé - il est vrai qu'on l'oublie quelquefois à Lyon ou à Paris, mais ce n'est pas votre cas, monsieur le président (*Sourires.*) - il s'agit du projet de liaison Mâcon-Bourg-Genève qui figure pourtant au schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse en bleu, comme toutes les liaisons qui supposent un accord international.

Le ministre des transports de la Confédération helvétique vous a récemment fait part de l'intérêt que son pays porte à ce projet. La votation populaire, comme on dit là-bas, a approuvé le fait que celui-ci figure parmi les priorités fédérales. A la suite de cette rencontre, vous avez décidé de lancer les études sur la liaison TGV Rhin-Rhône prévues par une circulaire d'août 1991 alors que nous ne l'avez pas fait pour la liaison Mâcon-Bourg-Genève. J'avoue ne pas comprendre la raison de cette disparité de traitement.

En tout état de cause, je regrette cette position et avec moi l'ensemble du département de l'Ain et nombre de décideurs socioprofessionnels, de Saône-et-Loire, de Haute-Savoie, du Jura, sans parler de nos amis de Genève, car la ligne Mâcon-Bourg-Genève risque de prendre du retard par rapport à la ligne Rhin-Rhône. De l'avis de tous, cette ligne nouvelle, qui ferait gagner plus d'une heure sur le tracé Paris-Genève, accroîtrait sensiblement le trafic, donc le nombre des liaisons quotidiennes, et permettrait de maintenir la desserte ferroviaire TGV de l'Ain, qui sera gravement amputée le mois prochain lorsque le contournement de Lyon par Satolas détournera les trains de la ligne Paris-Chambéry.

Si je regrette que les deux études ne soient pas menées parallèlement, c'est dans le souci d'avoir un réseau cohérent. Il semble, en effet, à beaucoup que la liaison Rhin-Rhône gagnerait à être décalée vers l'Est, par rapport à l'axe Lyon-Dijon dont tout le monde sait qu'il est très largement saturé. Pour être solide, l'étude Rhin-Rhône devrait donc être menée de front avec l'étude Mâcon-Bourg-Genève, car ces deux lignes doivent à terme s'articuler l'une avec l'autre.

J'ajoute qu'une toute récente rumeur m'a appris que, sur cette ligne comme pour les autres, vous envisageriez de renvoyer la réflexion au préfet de région afin qu'il l'intègre dans le cadre des discussions préalables aux contrats de plan Etat-région. Si cette procédure me semble convenir à des projets qui s'insèrent dans un cadre national, elle ne l'est, en revanche, pas du tout applicable à une ligne appelée à desservir Genève. En effet, ce ne serait pas conforme au schéma directeur.

Aussi, monsieur le ministre, je vous demande de bien vouloir lever toutes les incertitudes et de mettre fin aux incohérences en lançant dès maintenant et simultanément les études préparatoires aux deux liaisons. Ce faisant, l'Etat rendrait d'ailleurs justice à l'effort qui a été consenti par les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie ainsi que par les trois cantons suisses de Genève, de Vaud et du Valais, qui ont accepté de lancer et de financer sur leurs fonds propres une étude très solide de faisabilité dont les résultats étaient très encourageants.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, vous avez eu raison d'insister sur l'importance de cette liaison. Elle est en effet importante non seulement pour le département que vous représentez, mais également pour la région et pour les relations franco-suisses et franco-européennes.

Je m'en suis entretenu récemment avec M. Ogi, le ministre responsable. La liaison avec Genève par une ligne nouvelle peut être envisagée de plusieurs manières : soit par une ligne entièrement nouvelle, soit par un raccordement au projet de TGV transalpin. Le comité interministériel d'aménagement du territoire de mai 1991 a retenu les deux possibilités. A la demande des deux départements français et des trois cantons suisses concernés, une étude de faisabilité a, en effet, été réalisée.

Permettez-moi sur le strict plan de la rentabilité, sur lequel je ne me place pas seulement, de tempérer votre optimisme. Cette étude, réalisée - je le répète - à la demande des collectivités locales et qu'on ne peut donc pas soupçonner d'être biaisée ou trop désavantageuse, fait apparaître un taux de rentabilité de 4,8 p. 100. A titre de comparaison, pour le TGV Rhin-Rhône, le taux est de plus de 8 p. 100.

Certes, il n'y a pas que la rentabilité à prendre en compte. Je partage votre point de vue ; je pense en effet que, en termes d'aménagement du territoire français et de relations franco-suisses et européennes, cette liaison est importante.

Nous sommes convenus, avec mon collègue suisse, d'examiner plus attentivement les conditions de réalisation de cette liaison car elle pose un certain nombre de problèmes, s'agissant tant des tracés d'intégration au réseau européen en général que de sa rentabilité. L'étude est en cours. Elle devrait nous être remise dans les tout prochains mois. Nous pourrions alors prendre des décisions.

Je n'envisage pas du tout de renvoyer tout le dossier au préfet de région mais il pourra être utile de lui demander d'intervenir - c'est ce que l'on a fait pour la liaison Lyon-Turin - pour préciser des points, en concertation avec les élus locaux, à un certain stade d'avancement du projet.

Pour l'heure, nous en sommes à la concertation entre la France et la Suisse. J'espère que les résultats de l'étude en cours nous permettront d'avancer dans le sens que vous souhaitez.

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

M. Alain Cousin. Porte-parole des élus de ma région et notamment de mon collègue René André, directement concerné, dois-je vous rappeler, monsieur le ministre, que les régions de l'Ouest attendent, depuis de nombreuses années, l'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la route des estuaires ?

Toujours promise mais toujours retardée, cette nécessaire réalisation est aujourd'hui subordonnée à l'inscription de crédits suffisants dans le cadre du XI^e Plan qui couvrira la période 1994-1998.

En ce qui concerne plus particulièrement la section Caen-Rennes, les avant-projets sommaires ont été présentés respectivement en mai 1991 pour la portion Caen-Avranches et en mai 1992 pour la portion Avranches-Rennes.

Depuis, aucune décision ministérielle n'est intervenue pour déterminer la bande des 300 mètres qui sera ensuite soumise à enquête publique.

Par rapport à d'autres tronçons, notamment sur l'A 29 entre Neufchâtel et Saint-Quentin, les procédures que nous connaissons dans notre région paraissent anormalement lentes.

Il en résulte une légitime impatience de la part des collectivités locales concernées, des propriétaires fonciers qui souhaitent être informés du tracé retenu et de l'ensemble des acteurs économiques qui attendent, depuis trop longtemps déjà, une voie de désenclavement vitale pour le développement de la région.

Or des engagements précis ont été pris par l'Etat. Ils prévoient l'achèvement des travaux à la fin du XI^e Plan, c'est-à-dire en 1998.

Ces engagements, monsieur le ministre, doivent être respectés, car d'eux, et d'eux seuls, dépend désormais la réalisation de cet axe.

Pour leur part, les collectivités territoriales, notamment le conseil régional de Basse-Normandie et le conseil général de la Manche, ont depuis longtemps clairement indiqué qu'ils feraient leur devoir - et même beaucoup plus - en acceptant de cofinancer ou de préfinancer certains travaux.

Certains éléments, certaines informations semblent pourtant indiquer que les délais initialement prévus seraient aujourd'hui à nouveau remis en cause par l'Etat. La récente assemblée générale du consortium de la route des estuaires à laquelle j'ai assisté au Sénat il y a quelques semaines s'est largement fait l'écho de ces nouvelles difficultés.

Monsieur le ministre, nous ne pouvons accepter d'attendre plus longtemps la réalisation de cet axe qui constitue une liaison essentielle entre le plan routier breton et la façade atlantique, d'une part, et le plan Transmanche, d'autre part.

Quelles sont, ou quelles seront, monsieur le ministre, les décisions de l'Etat sur cet important dossier ?

Quel échéancier avez-vous arrêté ?

Quels crédits d'engagement et de paiement allez-vous inscrire dès 1993 et au cours du XI^e Plan pour permettre enfin à l'ensemble des régions qui constituent cet axe Transmanche et la façade atlantique d'avoir la place qui leur revient dans l'Europe du XXI^e siècle ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, je ne sais pas d'où vient l'inquiétude dont vous vous faisiez l'écho, mais je puis vous assurer qu'aucune décision de report des échéances prévues ne sera annoncée.

Entre Caen et Avranches, je vais pouvoir dans les toutes prochaines semaines approuver le tracé - la bande des 300 mètres que vous évoquiez. Cela permettra de lancer l'enquête d'utilité publique au mois de décembre 1992. Entre Avranches et Rennes, les dernières concertations sont en cours. L'enquête d'utilité publique devrait commencer au premier semestre de 1993.

Pour achever totalement la liaison autoroutière Caen-Rennes, qui doit rester hors péage, 3,5 milliards de francs environ sont nécessaires.

Je me réjouis qu'un certain nombre de collectivités locales soient prêtes à participer au financement. L'Etat fera aussi son devoir ; c'est un des sujets de discussion pour le contrat de plan Etat-région du XI^e Plan. Vous comprendrez que je ne puisse vous donner aujourd'hui aucun montant, la négociation devant d'abord s'engager entre l'Etat, la région et le département. En tout cas, je vous confirme que ce sera, pour l'Etat, une des priorités du XI^e Plan.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul de Rocca Serra.

M. Jean-Paul de Rocca Serra. Ma question est relative au transfert à la collectivité territoriale de Corse des compétences de l'Etat en matière de routes nationales.

Le réseau national présente en Corse un retard considérable par rapport aux autres régions de France.

Ce retard est d'ailleurs reconnu par le schéma d'aménagement récemment établi par l'Etat, qui préconise un vaste programme de modernisation du réseau et de construction de voies nouvelles. A titre d'exemple, l'aménagement des deux principaux axes routiers, Bastia-Ajaccio et Bastia-Bonifacio, nécessiterait une dépense minimale de 4 milliards de francs.

Or le nouveau statut de la Corse n'a prévu que le transfert à la collectivité territoriale d'un montant de ressources équivalent à celui des dépenses supportées par l'Etat au moment du transfert des compétences.

En 1992, si mes informations sont bonnes, ces dépenses se sont élevées à 131 millions de francs, dont 106 millions pour les gros travaux.

L'Assemblée de Corse n'a pas manqué de s'émouvoir de cette situation. Elle a relevé l'incohérence qui a consisté, pour l'Etat, à préconiser un vaste programme de travaux routiers, tandis qu'on plafonnait à quelque 100 millions de francs par an les ressources transférées à la collectivité.

Ainsi la Corse serait condamnée à ne jamais être dotée d'un réseau routier moderne, indispensable à son développement économique.

Cela n'avait pas échappé à l'Assemblée nationale qui s'était majoritairement opposée au transfert en question. On se souvient que la décision ne lui avait été arrachée que par le biais d'un vote bloqué.

Aussi l'Assemblée de Corse a-t-elle décidé de donner un avis négatif à la parution de tout décret d'application de la loi de 1991, avant que n'ait été concerté et arrêté avec l'Etat un plan de rattrapage et de remise à niveau du réseau national, assorti des moyens financiers indispensables.

Monsieur le ministre, quand serez-vous en mesure de mettre en chantier ce plan de rattrapage, très attendu chez nous ?

Pouvez-vous également préciser quel est le montant des autorisations de programme et des crédits de paiement qui, pour 1993, ont été transférés du budget de votre ministère à celui du ministère de l'intérieur, pour être ensuite fondus dans la dotation globale de décentralisation de la Corse dont le montant s'élève à 1 067 millions de francs dans le projet de loi de finances ?

Enfin, savez-vous aujourd'hui combien et quelles catégories d'équivalents-emplois vous comptez transférer à la collectivité territoriale de Corse pour assurer l'entretien des routes nationales ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, s'agissant de l'effort de rattrapage que vous évoquez, je souligne que la Corse est la seule région française à pouvoir bénéficier des subventions du Fonds européen de développement régional qui viennent compléter la ressource transférée par l'Etat. Il appartient donc à la collectivité de solliciter le concours de la Communauté européenne.

Quant au transfert, il s'effectue conformément à la loi portant statut de la collectivité territoriale de Corse. Le projet de loi de finances pour 1993 est basé sur un transfert global de 123 millions de francs : 55 millions de francs sont inscrits, pour 1993, au budget du ministère de l'intérieur au titre de la dotation de décentralisation ; l'Etat financera le solde des opérations en cours - lorsqu'elles seront terminées - à hauteur d'environ 68 millions de francs.

Le montant global sera fixé sur la base des dépenses réellement effectuées en 1992 et évoluera, aux termes de la loi, comme la dotation globale de fonctionnement.

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

La parole est à M. Daniel Chevallier.

M. Daniel Chevallier. Les nouvelles infrastructures de transport envisagées pour la décennie à venir doivent prendre en compte, d'un côté la nécessité de réaliser de grands axes de liaison au sein des pays de la Communauté européenne et, de l'autre, la préservation de la qualité de notre environnement. Il me semble d'ailleurs indispensable d'intégrer ces deux aspects dans le dossier des percées alpines, infrastructures indispensables pour relier l'Espagne à l'Italie, soit Barcelone à Turin.

Si le rapport Legrand recommande une percée routière dans le Mercantour, il n'écarte pas une percée dans les Hautes-Alpes au niveau du Briançonnais. Compte tenu des circonstances locales et du souci des Hauts-Alpins de préserver le site de la Clarée, il est judicieux de pencher pour une percée sous le Mont-Genèvre. A ce sujet, je pense que nous irions dans le sens des priorités environnementales si nous parvenions à nous entendre sur une percée ferroviaire, solution qui présenterait, en outre, l'avantage de soulager le trafic entre Marseille et Vintimille.

Monsieur le ministre, le désenclavement nord-sud du département des Hautes-Alpes sera effectif avec la construction de l'autoroute A 51 sur le calendrier de réalisation de laquelle j'aimerais avoir quelques informations. Néanmoins, nous souhaiterions vivement que le désenclavement est-ouest sur le parcours Espagne-Italie soit ferroviaire avec une percée sous le Mont-Genèvre. Pouvez-vous nous indiquer aujourd'hui, monsieur le ministre, votre position sur ces deux dossiers ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, la question des percées alpines sur tout le trajet des Alpes et notamment dans le Briançonnais est essentielle et je partage tout à fait votre sentiment, non seulement pour le Briançonnais, mais aussi pour les deux régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur. En la matière, le rapport Legrand a assez bien déterminé les différentes hypothèses possibles.

Je dois rencontrer, dans les prochains jours, mes collègues italiens pour lancer un groupe de travail franco-italien. Par ailleurs, une concertation a été engagée entre les chambres de commerce et les régions limitrophes. Je compte arrêter, d'ici à la fin de l'année, après une dernière consultation des élus concernés, des décisions sur les percées alpines. Ce n'est qu'alors que je pourrai répondre à vos questions, mais je suis, comme vous, tout à fait soucieux d'arrêter des décisions qui préservent au maximum l'environnement.

En ce qui concerne l'autoroute A 51 - Sisteron-Grenoble - je confirme à nouveau les décisions prises par mon prédécesseur, Paul Quilès, que je n'entends pas remettre en cause. Oui, elle se fera et selon le tracé passant à l'est de Gap qui a été souhaité par l'immense majorité des élus concernés au cours d'une consultation menée par mon prédécesseur. Au nord, le tronçon Grenoble-col du Fau a été soumis à enquête d'utilité publique en juin dernier ; au sud, le tronçon Sisteron-La Sauiç le sera avant la fin de l'année. Les études se poursuivent parallèlement sur la section médiane.

Dans le même temps, une large concertation locale a été engagée sur les résultats d'une étude intermodale réalisée par mes services, en collaboration avec les administrations concernées, sur les perspectives de circulation à l'horizon 2010 dans la zone d'influence de la vallée du Rhône. Elle ne manquera pas de donner, je l'espère, un éclairage supplémentaire au choix concernant les grandes infrastructures de transport dans la région Sud-Est.

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

M. Jacques Fleury. Monsieur le ministre, vous savez qu'il sera de plus en plus difficile, face à des populations et à des élus soucieux à la fois d'environnement et d'aménagement du territoire, de réaliser des autoroutes qui, souvent, marquent durement dans le paysage, qui utilisent beaucoup d'espace et qui n'apportent pas toujours aux régions traversées les effets économiques escomptés.

La rareté relative des gares autoroutières, liée à la notion de rentabilité des péages, limite, en effet, l'impact économique de l'autoroute. La réalisation de routes à deux fois deux voies d'accès gratuit et aux sorties plus nombreuses, si elle satisfait mieux les élus soucieux de favoriser le développement économique social et les écologistes attachés à ce que l'on ne multiplie pas les infrastructures, se heurte au problème du financement.

Certains suggèrent des solutions telles que l'instauration d'une taxe régionale sur les produits pétroliers ou l'affectation de l'argent venant des péages autoroutiers à la réalisation de routes à deux fois deux voies. Ces solutions sont sans doute difficiles à mettre en œuvre. Le problème reste donc posé. Monsieur le ministre, comment comptez-vous le résoudre ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, il est exact qu'il existe aujourd'hui, en tout cas depuis quelques années, un débat sur le choix entre autoroute et route à deux fois deux voies.

Contrairement à une idée reçue, l'autoroute en site propre n'est pas forcément plus coûteuse, à caractéristiques égales, de même qu'elle ne cause pas plus de nuisances que l'aménagement d'une route à deux fois deux voies. Je prends un exemple que vous connaissez, celui de l'étude que j'ai fait réaliser à la demande d'un certain nombre d'élus sur l'autoroute A 16. Ses résultats ont montré que la solution d'une route à deux fois deux voies, qui était préconisée par certains, aurait, en termes d'inconvénients pour l'environnement, des effets à peu près équivalents à ceux de l'autoroute, tantôt un peu meilleurs, tantôt un peu moins bons. En revanche, elle aurait davantage d'inconvénients que l'autoroute en termes d'exploitations, de maisons, de personnes dérangées.

Ainsi que vous l'avez indiqué vous-même, il n'y a pas de doctrine permettant d'affirmer que la meilleure solution est toujours l'autoroute ou toujours la route à deux fois deux voies. Il convient de mener, au cas par cas, une étude sérieuse avec les élus locaux et avec les associations afin de déterminer les avantages et les inconvénients de chaque solution.

Il est incontestable que la réalisation de routes à deux fois deux voies, l'aménagement de routes nationales, la création d'une route supplémentaire se heurtent à des problèmes de financement que l'on ne rencontrerait pas en construisant des autoroutes. C'est pourquoi, il est indispensable que, dans le cadre de la réflexion sur les transports lancée avec le débat animé par le préfet Carrère et qui doit se poursuivre dans le cadre du XI^e Plan, nous ayons une réflexion sur les modalités de financement. En effet, celui-ci doit être aussi neutre que possible dans les choix que doivent opérer l'Etat et les collectivités locales, afin que soit retenu chaque fois la solution qui paraît la meilleure pour le développement local, pour les transports et pour l'environnement.

J'engagerai une réflexion en ce sens dans le cadre de la préparation du XI^e Plan ; le Parlement y sera naturellement associé.

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

M. Georges Benedetti. Monsieur le ministre, mon intervention aura pour épicerie le développement économique et la diversification du site de Marcoule dans le Gard rhodanien, conformément à une conception cohérente de l'aménagement du territoire.

Ma première question concerne le désenclavement routier du Gard rhodanien, dans le cadre du contrat de plan Etat-région, le département du Gard participant d'ailleurs pour 25 p. 100 à ce contrat de plan.

Il serait souhaitable, en effet, d'« activer » le plus possible les travaux de déviation de Pont-Saint-Esprit actuellement engagés, à savoir la construction d'un nouveau pont sur le Rhône en aval de cette ville. Il convient, également, de prévoir dès maintenant, pour le XI^e Plan, la poursuite de ce programme : sur la RN 86 d'abord, avec la déviation de Bagnols-sur-Cèze, puis en direction d'Avignon, sur la RN 580 au moins jusqu'à l'autoroute A 9.

Ma deuxième question que j'ai déjà évoquée en commission concerne le projet d'une gare TGV.

Je sais bien qu'on parle plutôt de la réaliser au sud d'Avignon, au lieu-dit Saint-Gabriel. Néanmoins, une étude parallèle a été menée quant à une implantation sur la commune de Pujaut dans le Gard rhodanien. Je souhaite, au nom du département du Gard, que l'étude comparative soit approfondie, car, à Pujaut, pourrait être envisagé un projet multimodal sans contraintes d'urbanisme, contrairement à ce qui se passerait sur le site d'Avignon-sud.

A Pujaut, on pourrait également prévoir la réalisation d'une gare de marchandises, ainsi que d'une structure permettant la constitution de trains autoroutiers que nos rapporteurs ont longuement évoquée.

M. le président. Mon cher collègue, je vous demande de poser votre question.

M. Georges Benedetti. Je suis en train de la poser, monsieur le président.

M. le président. Eh bien, concluez !

M. Georges Benedetti. J'en suis à la deuxième partie de ma question, et je termine dans quelques secondes.

M. le président. Mon cher collègue, vous devez conclure car les deux minutes dont vous disposiez sont largement dépassées.

M. Georges Benedetti. J'en termine dans trois secondes, monsieur le président, avec votre bienveillance. *(Sourires.)*

M. le président. Très bien !

M. Georges Benedetti. Je liais donc la possibilité d'adjoindre à la gare TGV sur le site de Pujaut, une gare de marchandises, une structure pour trains autoroutiers, un aéroport, un marché agro-alimentaire interrégional et, enfin, un centre universitaire.

Par ailleurs, et j'en termine, je demande le rétablissement d'une ligne de voyageurs sur la rive droite du Rhône, entre Givors et Nîmes.

Monsieur le président, je vous remercie de votre bienveillance.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. En ce qui concerne d'abord le problème routier, vous savez, monsieur le député, que la déviation de Pont-Saint-Esprit avec un nouveau pont sur le Rhône est en cours de réalisation. L'Etat doit y apporter 17 millions de francs dans le cadre du X^e Plan.

Par ailleurs, l'aménagement à terme de la liaison Avignon-Pont-Saint-Esprit est en cours d'étude par mes services. L'objectif est de porter ce trajet à deux fois deux voies avec des carrefours généralement réalisés sous la forme de giratoires. Nous en sommes au dossier d'avant-projet sommaire pour les itinéraires, aussi bien sur la RN 86 que sur la RN 580, lequel fera l'objet, au début de 1993, d'une large concertation avec les élus locaux et les partenaires économiques concernés. Cela permettra de déterminer le rythme de réalisation et les priorités à retenir pour les prochains contrats de plan. Il est certain que la liaison Pont-Saint-Esprit - Bagnols-sur-Cèze est une priorité.

Enfin, la modification éventuelle de la configuration de l'échangeur de Roquemaure sera également examinée dans le cadre de l'étude d'aménagement.

Quant au problème de la gare du TGV Méditerranée, il est vrai que des sites alternatifs à Avignon - Saint-Gabriel ont été envisagés, notamment Théziers et Pujaut que vous avez cités.

Jusqu'à présent, les études ont conclu que l'éloignement de ces deux sites par rapport aux grandes villes, celui de Théziers par rapport aux grands axes de communication ou celui de Pujaut par rapport au réseau ferré actuel - cette commune est tout de même à 43 kilomètres de Nîmes - conduisait à ne pas recommander ces solutions.

Dans ces conditions, le projet actuel a retenu l'option de deux gares, l'une et l'autre aussi proches que possible, d'une part de l'agglomération de Nîmes, d'autre part de l'agglomération d'Avignon.

Cela dit, l'enquête d'utilité publique nous permettra d'y voir plus clair et de préciser éventuellement certains points. C'est au vu de ses résultats que le tracé des lignes et le choix des gares seront définitivement arrêtés.

M. le président. Nous revenons aux questions du groupe Union pour la démocratie française.

La parole est à M. René Beaumont.

M. René Beaumont. Le sujet que je vais aborder risque de surprendre, car il n'a guère été traité jusqu'à présent. S'il n'en reste qu'un, je serai celui-là ! Je vais donc parler des voies navigables, d'autant que plusieurs de mes collègues ont largement évoqué la liaison centre-Europe-Atlantique qui m'intéresse également. Je n'en reparlerai donc pas, monsieur le ministre de l'équipement, puisqu'ils en ont traité mieux que je ne saurais le faire.

S'agissant des voies navigables, je tiens une fois de plus - dans ma bouche cela prend toute sa valeur - à rendre hommage au gouvernement actuel, et spécialement à M. Georges Sarre, s'il me le permet, pour l'action déterminante qu'il a menée depuis de nombreuses années dans ce domaine, d'abord à la suite du rapport Chassagne qu'il avait provoqué, puis dans son application.

Malgré tout j'ai le sentiment, sans doute comme lui, que nous avons été un peu floués ; je devrais d'ailleurs dire beaucoup. En effet la lecture du rapport de Mme Chassagne amenait à conclure avec elle qu'il fallait créer des ressources nouvelles pour investir dans les voies navigables à grand gabarit. En conséquence, c'est vrai, l'article 124 de la loi de finances pour 1991, a instauré une ressource nouvelle importante, puisqu'elle produit aujourd'hui, en rythme de croisière, pratiquement 500 millions de francs, ce qui n'est pas négligeable. On n'avait jamais vu autant d'argent pour les voies navigables.

Nous nous attendions donc à ce que ces crédits soient totalement affectés à l'investissement. Cependant, dans un premier temps, on nous a expliqué - discours tenu en particulier par M. Charasse - qu'il n'y avait pas de travaux immédiats à réaliser, et que l'on pouvait diminuer les crédits d'Etat pour les budgets de 1991, voire de 1992. Or, messieurs les ministres, vous conviendrez avec moi que Voies navigables de France a désormais atteint son rythme de croisière. Pourtant la contribution que l'Etat lui octroie n'est que de 120 millions de francs alors qu'elle s'élevait, tout confondu, à 430 millions de francs dans le budget de 1990.

Ces 120 millions de francs s'ajoutant au produit des redevances que perçoit Voies navigables de France, on obtient un budget global qui peut paraître élevé, puisqu'il sera de 898 millions de francs en 1993.

M. le président. Il faut conclure, mon cher collègue !

M. René Beaumont. Je conclus, monsieur le président !

M. le président. Merci !

M. René Beaumont. Sur ces presque 900 millions, qu'est-il prévu au profit des investissements ? On constate que 110 millions seulement sont inscrits pour la réalisation des voies à grand gabarit.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous conveniez avec moi et avec d'autres qu'il faudrait investir 1,5 milliard par an pour parvenir à réaliser en dix ans un réseau de voies navigables rattachable à l'ensemble du réseau européen, ce qui semble plausible. A raison de 110 millions par an, nous n'y arriverons jamais.

Dans ces conditions, mes questions sont claires : quels autres financements proposez-vous ? Donnerez-vous un jour à Voies navigables de France le droit d'emprunter ? Lui sera-t-il donné l'autorisation de faire une forme de *lease-back* avec les entreprises ? Doterez-vous bientôt Voies navigables de

France d'un conseil d'administration qui se tienne alors que cet organisme fonctionne depuis dix-huit mois sans conseil d'administration légal ?

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

M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux. Monsieur le député, je vous remercie des compliments que vous m'avez adressés. Nous avons œuvré ensemble pour que la voie d'eau retrouve sa juste place en France et soit modernisée.

Voies navigables de France n'est pas encore en période de croisière puisque c'est seulement dans les prochaines semaines que le conseil d'administration de cet établissement public sera mis en place. Hier, j'étais avec M. Rossinot à Nancy pour installer la commission territoriale qui a procédé à l'élection de son président. Deux des sept présidents des commissions régionales siègeront bientôt au conseil d'administration de Voies navigables de France qui pourra alors véritablement prendre l'eau. (*Murmures.*) Je veux dire par là que cet organisme pourra partir sur les canaux et non pas aller par le fond ! (*Rires.*)

M. Charles Fèvre. Et non pas couler !

M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux. Nous avons donc un outil, l'établissement public industriel et commercial, et une redevance pérenne. Si l'on veut - comme vous et moi, comme le Gouvernement - aller vers l'engagement annuel du milliard et demi de francs, nécessaire pour doter notre pays d'un véritable réseau à grand gabarit, il faut renégocier la convention entre la CNR et Voies navigables de France. Nous aurions alors la base d'un financement dépassant les sommes actuellement dégagées, tant par l'Etat que par la redevance.

Monsieur le député, il n'est pas d'autre moyen que l'accroissement de la part de l'Etat. Or vous savez combien, dans ce domaine, la partie est toujours difficile, voire aléatoire. (*Sourires.*)

En tout cas, il est indéniable que la France commettrait une grave erreur si elle ne se dotait pas d'un grand réseau moderne, car cela est absolument indispensable si l'on veut qu'il existe une véritable intermodalité dans notre pays.

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

M. Emile Kœhl. Monsieur le ministre, l'Etat n'a pas encore fait connaître sa décision de participer officiellement au financement du TGV-Est européen. Il est pourtant urgent que le Gouvernement prenne l'engagement ferme de payer environ 30 p. 100 du coût du projet, soit environ 6 milliards de francs. Cette participation financière doit être équivalente à celle dont a bénéficié le TGV-Atlantique.

Par ailleurs, je tiens à ce que vous me donniez deux précisions.

Est-il exact que la SNCF a profité de la situation pour, d'une part, imputer au projet TGV-Est des frais d'expérimentation dont les résultats lui serviront ensuite sur l'ensemble du réseau comme l'inclinaison et la courbure des voies et, d'autre part, inclure dans le projet de TGV-Est la construction d'une voie nouvelle sur le tronçon Meaux-Paris est lequel est, de toute façon, saturé ? Il serait en effet anormal que le coût du projet soit alourdi par des investissements relevant de la responsabilité de la SNCF que cette dernière aurait de toute façon dû effectuer.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, en ce qui concerne le financement du TGV-Est, j'ai déjà eu l'occasion de répondre précédemment et je vous confirme bien volontiers que nous avons deux actions à mener en collaboration entre l'Etat et les collectivités locales : voir comment on peut réduire les coûts prévisionnels et examiner, au vu d'une étude de marché, s'il est possible d'attendre davantage de clientèle.

C'est sur ces bases que seront arrêtées, avant la fin de l'année, les décisions du côté tant de l'Etat que des collectivités locales.

En ce qui concerne vos deux inquiétudes, je peux vous rassurer. Sur aucun des deux points la SNCF n'a imputé au TGV-Est des dépenses qui ne relèveraient pas de sa réalisation. La SNCF fait souvent l'objet d'accusations, mais je tiens à affirmer que, dans cette affaire, elle opère, comme il convient, au service de l'Etat et des collectivités locales.

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

La parole est à M. Bernard Schreiner.

M. Bernard Schreiner (Bas-Rhin). Monsieur le ministre, depuis 1961 a été élaboré le projet de contournement de la ville de Haguenau pour permettre de désenclaver la deuxième ville du Bas-Rhin.

Après avoir été inscrit à deux reprises au plan, sans effet, les travaux de la première tranche du projet ont démarré dans le courant du X^e Plan et seront achevés à l'issue de celui-ci.

Restent en suspens deux tranches dont l'importance est capitale puisque l'une reprendra le trafic de transit Strasbourg-Wissembourg-Landau en Allemagne et l'autre assurera les liaisons transversales entre la Lorraine et le couloir autoroutier rhénan, via la R.D. 300, à structure autoroutière.

A l'heure où il est primordial de repenser l'aménagement du territoire et de lutter contre l'apparition de déserts économiques, le contournement de Haguenau ne pourra que contribuer au désenclavement de l'Outre-Forêt et du secteur de Wissembourg, sans compter l'activation et la dynamisation des zones industrielles de Haguenau et de Schweighouse ainsi que de tout ce bassin d'emploi.

Au mois de septembre 1993, nous devrions assister à la mise en service de la première tranche, mais il est essentiel que les travaux se poursuivent dans la foulée et que la deuxième tranche démarre sans délais. Le tracé, à part quelques variantes très localisées, est défini. Les procédures pour les acquisitions foncières nécessaires à l'emprise sont sur le point d'être engagées. D'ores et déjà, la ville de Haguenau, ainsi que le département du Bas-Rhin et la région Alsace souhaitent très vivement l'inscription de cette deuxième tranche dans le XI^e Plan.

Devant la volonté qui est unanime, j'aimerais, monsieur le ministre, pouvoir rassurer les 200 000 habitants du nord de l'Alsace et savoir si l'Etat entend poursuivre dans les plus brefs délais l'achèvement de ce contournement qui, je le répète, est vital pour l'avenir économique de ce secteur.

M. Jean-Pierre Baumler, rapporteur pour avis. Et de toute l'Alsace !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, vous avez raison de rappeler l'importance pour tous les cantons concernés du contournement de Haguenau.

Vous avez indiqué qu'une première étape serait franchie d'ici un peu moins d'un an. Je connais l'engagement des collectivités locales. Je peux donc vous confirmer que l'Etat est, pour sa part, décidé à inscrire prioritairement la poursuite de ces travaux au-delà de la première tranche à compter de la fin de l'année 1993 dans les négociations pour le prochain contrat de plan.

M. Bernard Schreiner (Bas-Rhin). Merci, monsieur le ministre.

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

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

M. Jacques Godfrain. Monsieur le ministre, l'Etat s'est engagé depuis de longues années à construire, dans un but d'aménagement du territoire, une autoroute entre Clermont-Ferrand et Béziers : l'autoroute A 75. L'engagement a été formellement pris par plusieurs gouvernements que cette autoroute serait sans péage. Elle doit délester le couloir rhodanien et faciliter la traversée du Massif central et l'accès de plusieurs villes dont celle de Millau.

Pour le passage du Tarn, un des sites géologiques de France les plus compliqués et difficiles, sera construit un pont qui, une fois terminé, sera certainement un des ouvrages d'art les plus extraordinaires techniquement en Europe. Nous n'ignorons pas les difficultés qui surgiront mais les délais semblent se rallonger sans doute pour des raisons techniques que nous comprenons parfaitement mais probablement aussi pour des raisons financières. Et, depuis quelques jours, semble sourdre une hypothèse de péage pour franchir ce pont.

Ma question est simple, monsieur le ministre : pouvez-vous rassurer les populations en confirmant l'engagement pris depuis de longues années par tous les gouvernements successifs quant à l'entière gratuité de l'autoroute A 75, y compris le passage de Millau, entre Clermont-Ferrand et Béziers ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, je vous remercie de me donner l'occasion de confirmer ce qui est en effet l'engagement de l'Etat. Le principe est retenu depuis longtemps, vous l'avez rappelé : entre Clermont-Ferrand et Béziers l'autoroute A 75 sera gratuite et financée à 100 p. 100 par l'Etat. Telle est la marque de la solidarité nationale à l'égard du Massif central. Elle est décidée, et elle sera respectée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Robert Poujade.

M. Robert Poujade. Monsieur le ministre, vous avez décidé de lancer les études préliminaires du projet de ligne nouvelle TGV Rhin-Rhône, dont parlait à l'instant un de mes collègues, conformément au schéma directeur des liaisons ferroviaires.

Vous savez combien la région de Bourgogne est tout entière attachée à ce projet et avec quelle force, avec quelle cohésion, elle a demandé que le bassin d'emploi de Dijon soit entièrement desservi par cette ligne nouvelle. J'ai rappelé lors d'un débat antérieur sur l'aménagement du territoire - nous en avons parlé cet après-midi - que notre région et sa capitale régionale ont le sentiment d'avoir bien travaillé pour les intérêts de la SNCF en obtenant, un peu contre son gré, que la desserte de Dijon soit organisée dans de bonnes conditions, grâce à un embranchement particulier.

Vous avez répondu sur l'ensemble du projet.

Peut-on actuellement estimer la rentabilité de la première phase d'aménagement ?

Cette rentabilité que je crois bonne - mais vous nous donerez votre sentiment dans un instant - ne justifierait-elle pas qu'une priorité soit accordée à ce projet ?

Enfin, même si la réponse me paraît aller de soi, puisque dans les études que vous allez engager il est demandé que les objectifs soient clairement définis, n'estimez-vous pas que l'aménagement du territoire doit être un des objectifs essentiels de ce projet ? Je rappelle que dans la lettre que vous avez envoyée au préfet et au coordonnateur des Ponts et Chaussées vous qualifiez ce projet d'important dans le schéma ferroviaire national.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, le projet de TGV Rhin-Rhône est une priorité. Il est inscrit tant dans le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse que dans le schéma des réseaux européens de trains à grande vitesse.

La rentabilité, que l'on peut estimer actuellement à 8 p. 100, est encore assez satisfaisante. D'autres projets de TGV, ont eu ou ont une rentabilité plus forte ; certains autres ont une rentabilité moins forte.

En tout cas, il s'agit d'une priorité en termes d'aménagement du territoire français et européen. C'est pourquoi j'ai décidé, le 10 septembre 1992, d'engager des études préliminaires. Elles nous permettront de préciser les objectifs avant d'engager les études de tracé proprement dites, de comparer les différents fuseaux éventuellement envisageables, de préciser les options à retenir et les couloirs utilisables. Ces études seront cofinancées - un accord a déjà été donné sur ce point - par l'Etat, les collectivités locales et la SNCF, et feront l'objet d'une convention entre les collectivités et la SNCF. Un comité de pilotage présidé par M. Guithaux, ingénieur général des Ponts et Chaussées, a été mis en place.

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

M. Gérard Chasseguet. Ma question concerne le tracé de l'autoroute A 28.

Un échangeur au lieu dit La Hutte figurait sur la première esquisse du projet de tracé de cette autoroute dans sa portion comprise entre Alençon et Le Mans. Cet échangeur raccordé

au CD 310 - Sillé-le-Guillaume - Mamers, devait permettre de desservir un bassin d'emploi important comprenant notamment trois usines Moulinex et plusieurs autres unités de production qui emploient chacune environ 500 salariés.

En outre, le nord de la Sarthe, qu'on appelle sans prétention « les Alpes mancelles », pourrait connaître, s'il était convenablement désenclavé, un essor touristique important.

Or cet échangeur a disparu des autres projets et notamment du projet soumis à l'enquête d'utilité publique. Le commissaire-enquêteur a réintégré dans ses conclusions ce projet d'échangeur au lieu-dit La Hutte, projet d'échangeur qui est également réclamé par l'ensemble des élus, toutes tendances confondues, du nord de la Sarthe ainsi que par les responsables économiques de cette région. Bien entendu, la réalisation de cet échangeur ne doit pas compromettre ou supprimer l'échangeur qui a été prévu ultérieurement à Maresche.

Monsieur le ministre, je vous demande d'entreprendre une très large concertation avec tous les élus et les responsables économiques de cette région, concertation qui devrait aboutir - tout au moins je l'espère - au rétablissement de l'échangeur de La Hutte dans le projet.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, vous avez raison de rappeler que de nombreux élus, dont vous-même, s'étaient prononcés, dès l'origine, pour cet échangeur à La Hutte. Il n'était pas contenu dans le projet soumis à l'enquête d'utilité publique parce que, malgré l'intérêt qu'il présente pour la région et qui motive la position des élus, les niveaux de trafic étaient tels que sa rentabilité était faible. Or, vous savez bien qu'un tel ouvrage, tant en investissement qu'en exploitation, représente une charge.

Le commissaire-enquêteur - vous l'avez rappelé - a conclu dans le même sens que ce que souhaitaient les élus concernés. C'est pourquoi, sans qu'une concertation supplémentaire soit nécessaire, j'ai décidé de proposer au Conseil d'Etat l'inscription de cet échangeur dans le projet final de déclaration d'utilité publique.

Il faudra organiser une concertation pour étudier comment, financièrement, on peut le réaliser compte tenu du fait qu'il n'est pas immédiatement rentable.

En tout cas, je tiens à vous rassurer : j'ai écouté les élus et le commissaire-enquêteur et il figurera dans le projet transmis au Conseil d'Etat.

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

La parole est à M. Jean-Guy Branger.

M. Jean-Guy Branger. Monsieur le ministre, ma question concerne la liaison routière La Rochelle-Vendée, plus précisément La Rochelle-Sainte-Hermine, axe très important sur la route des estuaires.

En 1986, le département de la Charente-Maritime n'a plus le contrôle direct de cette opération dans la mesure où l'Etat, par l'intermédiaire du ministère de l'équipement, a décidé d'en assumer la maîtrise d'ouvrage.

En 1992, le calendrier de réalisation des études n'est toujours pas définitif.

Récemment, on nous a promis, après bien d'autres engagements qui n'ont pas été respectés ou qui ont été différés, que la proposition de décision sur le fuseau de 300 mètres serait soumise à la consultation des administrations et des collectivités avant la fin 1992, puis adressée à M. le ministre, avant la fin de janvier 1993 ; que l'étude d'avant-projet sommaire d'itinéraire et le dossier d'enquête publique correspondante seraient réalisés dans les quatre ou cinq mois suivants, autorisant ainsi l'inscription de certaines sections de cette liaison au XI^e Plan.

Mais chaque année depuis 1986, on nous promet que l'ouvrage est sur le métier et que le projet nous sera présenté dans les meilleurs délais !

Je souhaite connaître, premièrement, l'état réel d'avancement du projet ; deuxièmement, le niveau des crédits, inscrits au budget pour 1993, nécessaires à la réalisation de l'étude d'avant-projet sommaire d'itinéraire et à l'élaboration du dossier d'enquête publique ; troisièmement, si le Gouvernement entend bien traduire sa volonté de réaliser cette opération dans le cadre plus large de la liaison Nantes - La Rochelle-Bordeaux ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, je ne peux pas vous préciser le montant des crédits inscrits au projet de budget pour 1993 sur une opération aussi individualisée, mais, dès que ce sera techniquement possible, je vous répondrai sur ce point.

En revanche, je suis en mesure de vous confirmer que l'Etat entend traiter de ce projet dans le débat que nous aurons sur le prochain contrat de plan.

M. le président. La parole est à M. Ladislas Poniatowski.

M. Ladislas Poniatowski. Monsieur le ministre, dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire, les gouvernements successifs ont fixé des objectifs concrets pour la réalisation des infrastructures routières indispensables à l'espace européen. La France étant au cœur de celui-ci, il serait souhaitable que notre politique budgétaire, notamment, soit à la hauteur des enjeux. Parmi ceux-ci, il y a l'axe Nord-Sud Atlantique qui devrait être achevé en l'an 2000.

Pour ce qui concerne la France, l'axe Calais-Bayonne avance très lentement et prend du retard par rapport aux prévisions. Ainsi, entre Alençon et Rouen, cette section centrale est dans une phase d'étude plus ou moins avancée selon les départements. La concertation engagée auprès des élus a permis de dégager un consensus puisque le fuseau de 1 000 mètres a pu être approuvé par décision ministérielle au mois de décembre 1990, du moins pour la dernière partie.

Le dossier d'APS devrait, quant à lui, être achevé à la fin du mois de novembre ; je le souhaite. Quand allez-vous pouvoir lancer la DUP ?

Il faut savoir que depuis maintenant plus de deux ans, tout au long de ce fuseau de 1 000 mètres, tout est gelé : l'ensemble des transactions foncières est stoppé ; tout développement économique est bloqué. En plus, dans mon département, l'Eure, c'est tout l'ouest qui en pâtit, c'est-à-dire la partie qui profite le moins du développement économique.

Quelles dispositions comptez-vous prendre, monsieur le ministre, notamment dans votre budget, pour tenir votre engagement et celui de vos prédécesseurs, c'est-à-dire pour que cet axe puisse être achevé en l'an 2000 ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, même si ce n'est pas sur ce secteur que vous avez insisté, vous savez que le projet est très avancé au nord de Rouen : entre la frontière belge et Boulogne, l'autoroute gratuite sera totalement achevée à la mi-1993 ; entre Boulogne, Abbeville et Amiens, j'ai signé la déclaration d'utilité publique en juillet 1992 et les financements sont acquis pour les programmes autoroutiers de 1992 et de 1993. La section Abbeville-Rouen est actuellement en travaux : cinquante kilomètres seront en service fin 1992, la totalité en 1995.

Pour le reste, nous avons rencontré des difficultés de tracé, non des difficultés financières.

Quel calendrier peut être retenu ? Pour la déclaration d'utilité publique pour la section Alençon-Tours, la procédure préalable est engagée ; elle doit donc aboutir au début de 1993 au décret d'utilité publique. La section Rouen-Alençon avait posé les plus grandes difficultés de tracé. Je peux vous annoncer que les dernières mises au point du projet, notamment la zone de raccordement à l'autoroute A 13, sont en voie d'achèvement et me permettent d'envisager le lancement de l'enquête d'utilité publique avant l'été prochain.

M. le président. Nous revenons aux questions du groupe du RPR.

La parole est à M. Henri Cuq.

M. Henri Cuq. Monsieur le ministre, j'avais déjà appelé votre attention, le 22 avril dernier, sur la dégradation préoccupante du service public ferroviaire en Ile-de-France et plus particulièrement sur les lignes Paris-Dreux et Paris-Mantes. Je ne prendrai aujourd'hui qu'un exemple parmi tant d'autres que vous connaissez bien.

Sur la ligne Dreux-Paris, en quatre jours, du 19 au 22 octobre, les usagers ont dû supporter un retard total de plus de deux heures. Quatre trains sur les sept reliant Dreux

à Paris, entre six heures et neuf heures du matin, ont connu des retards allant jusqu'à vingt minutes. Quant aux trains de retour Paris-Dreux, entre dix-sept heures et dix-neuf heures, ils connaissent des problèmes quasi quotidiens, « agrémentés » - si l'on peut dire - d'arrêts en rase campagne et de ralentissements multiples.

Il est inutile de vous préciser l'exaspération bien naturelle des milliers d'usagers qui supportent ces retards journaliers dans des conditions matérielles particulièrement difficiles. Vous le savez, sur ces lignes, beaucoup de voitures sont vétustes, le chauffage y est souvent défectueux, les vitres, malheureusement, sont souvent brisées.

J'ai bien noté votre annonce d'une hausse de 42 p. 100 des subventions d'investissement pour l'Ile-de-France, mais je constate que rien n'est réellement prévu en faveur de ces liaisons grandes lignes.

Vous prônez à juste titre l'utilisation de rames à deux niveaux. Mais les trains qui relient Mantes à Paris entre sept heures et huit heures chaque matin sont de ce type et, pourtant, le manque de places assises s'y fait cruellement sentir.

Il est donc urgent, monsieur le ministre, d'affecter sur ces lignes de nouvelles rames et d'augmenter le nombre de voies.

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

M. Henri Cuq. Je conclus, monsieur le président.

Ma question, monsieur le ministre, sera simple : entendez-vous engager un véritable plan d'urgence pour ces lignes de grande banlieue et plus particulièrement pour les lignes Paris-Dreux et Paris-Mantes qui transportent chaque année plus de dix millions d'usagers ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, la situation de la ligne Paris-Dreux est, en effet, très préoccupante. C'est un des dossiers dont je me suis saisi dès mon arrivée au ministère.

Sur cette ligne, les retards sont très nombreux et les conditions de transport sont loin d'être optimales. C'est pourquoi j'ai demandé à la SNCF d'entreprendre un effort, qu'elle a déjà commencé, qui vise au remplacement du matériel dès que possible, à l'amélioration des tractrices et des conditions de réparation, sans parler de ce que le service public assure en temps normal mais qui est encore plus nécessaire là qu'ailleurs, à savoir une information aussi exacte que possible sur les retards, leurs causes et les moyens d'y remédier.

Ces améliorations devraient se traduire par une diminution des retards comme cela a été le cas sur d'autres lignes. Sur l'ensemble du trafic de ce type, le nombre de trains qui arrivent avec plus de dix minutes ou d'un quart d'heure de retard diminue, en effet, chaque année. Mais la vraie réponse se trouve dans des investissements à long terme. C'est pourquoi, j'ai demandé à la SNCF et à la RATP d'engager un programme très important qui comprend un programme d'achat - engagé immédiatement - de 9 milliards de francs de matériels nouveaux qui devrait permettre d'améliorer progressivement la situation de manière très sensible.

M. le président. Nous revenons au groupe socialiste pour la dernière question.

La parole est à M. Yves Tavernier.

M. Yves Tavernier. Monsieur le ministre, dans son rapport écrit et dans son intervention orale, le rapporteur de la commission des finances, Claude Germon, vous a interrogé sur l'interconnexion des TGV. C'est un sujet important. Nous avons bien conscience que le TGV est essentiel au développement des relations au sein de l'Europe. Mais nous nous interrogeons sur la nécessité de relier les TGV entre eux à la périphérie de la région parisienne.

Au mois de janvier, votre prédécesseur, M. Paul Quilès, en réponse à une lettre que je lui avais adressée, avait pris un double engagement : celui d'agir en concertation avec l'ensemble des élus et de ne rien faire en ce domaine qui ne soit le fruit du dialogue avec ceux du département de l'Essonne, et celui d'étudier prioritairement la possibilité de réaliser l'interconnexion en utilisant les lignes existantes.

Quelle n'a pas été notre surprise de découvrir, quelques semaines plus tard, au printemps, qu'il n'était tenu aucun compte de l'engagement de l'Etat et que le projet initial de la

SNCF, qui datait de plus de deux ans, était repris tel quel dans le cadre du schéma général adopté par le Gouvernement pour les liaisons à grande vitesse.

Monsieur le ministre, l'élaboration du SDAU Ile-de-France entre dans sa phase terminale. Aussi nous voulons savoir si vous êtes en accord avec les engagements pris par votre prédécesseur pour que rien ne se fasse qui ne soit le fruit de la concertation et pour que l'ensemble des possibilités, en particulier celle consistant à utiliser les lignes existantes, soient étudiées avant toute autre solution novatrice.

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

M. Yves Tavernier. Je conclus, monsieur le président.

Est-il bien nécessaire, pour aller de Madrid à Berlin ou de Londres à Milan, de passer par la région parisienne ? Allons-nous enfin sortir de cette conception qui veut qu'il n'y ait pas de liaison internationale qui ne passe par Paris ? Va-t-on enfin consacrer au développement du transport régional au sein de la région parisienne, les sommes qui lui sont nécessaires ?

Mon département comptait 400 000 habitants il y a trente ans. Il en a 1 100 000 aujourd'hui. Pourtant, on n'a pas créé un seul kilomètre de voie ferrée supplémentaire. Nous pensons que la qualité de la vie quotidienne de millions de gens dépend les transports en commun. S'il doit y avoir une priorité, elle doit donc être incontestablement donnée à l'amélioration du transport quotidien de ces personnes plutôt qu'à la réalisation de projets dont l'intérêt ne nous échappe pas mais qui, dans leur forme actuelle, ne nous semblent pas pertinents.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports. Monsieur le député, vous avez raison sur le principe : il faut cesser de penser que tout doit passer par Paris ou par la région Ile-de-France. Cela dit, on n'efface pas d'un trait de plume ou d'une décision des siècles d'histoire.

Sur les points précis que vous soulevez et qui faisaient écho aux préoccupations de M. Germon, je voudrais vous rassurer et, je l'espère, totalement. La priorité, pour le Gouvernement, comme pour les élus dont vous vous êtes fait l'interprète, est bien l'amélioration des transports collectifs en région Ile-de-France, l'augmentation de 42 p. 100 des crédits affectés aux transports en commun en témoigne. La ligne C du RER fait partie de ce programme d'amélioration ainsi que la mise en application d'un nouveau système d'exploitation qui pourrait intervenir dès 1994.

Je vous confirme par ailleurs l'annonce faite par mon prédécesseur : rien ne sera décidé en ce qui concerne les hypothèses relatives au TGV sans une concertation approfondie avec les élus. Mais nous ne nous situons pas là dans le même horizon de temps. La priorité, c'est d'améliorer les transports collectifs de la région Ile-de-France. Pour l'interconnexion des réseaux TGV, plusieurs solutions sont possibles. Elles seront examinées dans la concertation.

M. le président. Mes chers collègues, nous en avons terminé avec les questions.

Les crédits inscrits à la ligne : « Equipement, logement et transports » seront appelés à la suite de l'examen des crédits de la mer.

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

2

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu, le 4 novembre 1992, de M. le Premier ministre, un projet de loi relatif au don et à l'utilisation thérapeutique du sang humain et à l'organisation de la transfusion sanguine, et modifiant le code de la santé publique.

Le projet de loi n° 3093 est renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

3

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE RÉSOLUTION

M. le président. J'ai reçu, le 4 novembre 1992, de Mme Nicole Catala et de M. Michel Cointat, une proposition de résolution tendant à modifier le règlement de l'Assemblée nationale pour l'examen des projets d'actes communautaires.

La proposition de résolution n° 3000 est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

4

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu, le 4 novembre 1992, un rapport n° 3001 fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur la proposition de résolution de M. Jean-Louis Masson et plusieurs de ses collègues tendant à la création d'une commission d'enquête sur le développement des carburants d'origine agricole, éthanol et diester (n° 2679).

J'ai reçu, le 4 novembre 1992, un rapport n° 3002 fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur la proposition de résolution de M. Michel Voisin et plusieurs de ses collègues, tendant à la création d'une commission d'enquête sur la situation et l'avenir du transport routier des marchandises en France (n° 2897).

5

DÉPÔT DE RAPPORTS D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu, le 4 novembre 1992, de M. Didier Migaud, un rapport d'information n° 3004 déposé, en application de l'article 145 du règlement, par la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, sur le Fonds national pour le développement du sport.

J'ai reçu, le 4 novembre 1992, de M. Guy Béche, un rapport d'information n° 3005 déposé, en application de l'article 145 du règlement, par la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, sur les centres de gestion.

6

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI ADOPTÉ AVEC MODIFICATIONS PAR LE SÉNAT

M. le président. J'ai reçu, le 5 novembre 1992, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté avec modifications par le Sénat en deuxième lecture, modifiant le livre V du code de la santé publique et relatif à la pharmacie et au médicament.

Le projet de loi n° 3006 est renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

7

ORDRE DU JOUR

M. le président. Jeudi 5 novembre 1992, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1993 n° 2931. (Rapport n° 2945 de M. Alain Richard, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Agriculture et développement rural ; BAPSA.

Annexe n° 7 (Agriculture et développement rural ; BAPSA : agriculture). M. Yves Tavernier, rapporteur spécial ;

Annexe n° 43 (Prestations sociales agricoles). M. Philippe Vasseur, rapporteur spécial ;

Avis n° 2946, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales : tome XVIII (Prestations sociales agricoles) de M. Henri Bayard.

Avis n° 2947 au nom de la commission des affaires étrangères : tome VIII (Agriculture et développement rural : agriculture) de M. Théo Vial-Massat.

Avis n° 2949 au nom de la commission de la production et des échanges : tome I (Agriculture et développement rural) de M. Pierre Métais.

A quinze heures, deuxième séance publique :

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

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 5 novembre 1992, à zéro heure quinze.)

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

JEAN PINCHOT

NOMINATION D'UN MEMBRE D'UNE COMMISSION

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

Le groupe socialiste a désigné :

M. Bernard Loiseau pour siéger à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

Candidature affichée le mercredi 4 novembre 1992, à dix-huit heures quinze.

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

COMMISSION D'ENQUÊTE

COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LES MOYENS DE LUTTER CONTRE LES TENTATIVES DE PÉNÉTRATION DE LA MAFIA EN FRANCE

Nomination du bureau

Dans sa séance du mercredi 4 novembre 1992, la commission d'enquête a désigné :

Président : M. François d'Aubert.

Vice-présidents : MM. Guy Hermier, Eric Raoult.

Secrétaires : Mme Denise Cacheux, M. Jean-Jacques Hiest.

Rapporteur : M. Bertrand Gallet.

ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et outre-mer	ETRANGER	
Codes	Titres	Francs	Francs	
DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes - 03 : compte rendu intégral des séances. - 33 : questions écrites et réponses des ministres Les DEBATS du SENAT font l'objet de deux éditions distinctes - 05 : compte rendu intégral des séances. - 35 : questions écrites et réponses des ministres Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes - 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions - 27 : projets de lois de finances Les DOCUMENTS DU SENAT comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions
03	Compte rendu 1 an	114	258	
33	Questions 1 an	113	559	
83	Table compte rendu	55	89	
93	Table questions	54	97	
DEBATS DU SENAT :				
05	Compte rendu 1 an	104	540	
35	Questions 1 an	103	353	
85	Table compte rendu	55	84	
95	Table questions	34	54	
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				
07	Serie ordinaire 1 an	704	1606	
27	Serie budgétaire 1 an	213	314	
DOCUMENTS DU SENAT :				
09	Un an	703	1569	
DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15 Téléphone STANDARD : (1) 40-58-75-00 ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77 TELEX : 201176 F DIRJO-PARIS				
En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.				
Tout paiement à la commande facilitera son exécution				
Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.				

Prix du numéro : **3,50 F**

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

