

SÉNAT

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.
TELEX 201176 F DIRJO PARIS



TÉLÉPHONES :
STANDARD : (1) 40-58-75-00
ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77

TROISIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1992-1993

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2^e SÉANCE

Séance du jeudi 30 septembre 1993

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ROGER CHINAUD

1. **Procès-verbal** (p. 2681).
2. **Conférence des présidents** (p. 2681).
3. **Candidature à un organisme extraparlémen-taire** (p. 2682).
4. **Démissions de membres de commissions et candida-tures** (p. 2682).
5. **Transports intérieurs.** - Suite du débat sur une déclaration du Gouvernement (p. 2682).
MM. Charles Descours, Alain Lambert, Jean-louis Carrère, Mme Hélène Luc, MM. Charles-Edmond Lenglet, Jacques de Menou, Pierre Vallon, Michel Moreigne, Serge Vinçon, Ernest Cartigny, Raymond Bouvier, Roland Huguet, Robert Vizet, Raymond Soucaret, Roger Besse, Daniel Bernardet, Paul Loridant, Jacques Habert.
Suspension et reprise de la séance (p. 2710)
6. **Modification de l'ordre du jour** (p. 2710).
7. **Nomination d'un membre d'un organisme extraparle-mentaire** (p. 2710).
8. **Transports intérieurs.** - Suite du débat sur une déclaration du Gouvernement (p. 2710).
MM. Jacques Delong, Louis de Catuelan, Georges Gruillot, Claude Huriet, Camille Cabana, Jacques Machet, Pierre Dumas, François Blaizot, Emmanuel Hamel, Jean-Pierre Camoin.
M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des trans-ports et du tourisme.
Clôture de débat.
9. **Nomination de membres de commissions** (p. 2726).
10. **Dépôt d'une proposition de loi** (p. 2726).
11. **Renvoi pour avis** (p. 2726).
12. **Dépôt d'un rapport** (p. 2726).
13. **Dépôt d'un rapport d'information** (p. 2727).
14. **Ajournement du Sénat** (p. 2727).
15. **Ordre du jour** (p. 2727).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. ROGER CHINAUD vice-président

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

M. le président. La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des prochaines séances du Sénat, sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement :

A. - **Samedi 2 octobre 1993**, à dix heures :

Ouverture de la première session ordinaire 1993-1994.

B. - **Mardi 5 octobre 1993**, à seize heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire

1° Projet de loi organique sur le Conseil supérieur de la magistrature (n° 447, 1992-1993) ;

2° Projet de loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 relative au statut de la magistrature (n° 448, 1992-1993).

Pour ces deux projets de loi organique, la conférence des présidents :

- a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune ;

- a reporté à l'issue de la discussion générale commune, le délai limite pour le dépôt des amendements ;

- a fixé à trois heures la durée global du temps dont disposeront, dans la discussion générale commune, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de dix minutes ; les cent-dix minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé le 23 septembre et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 4 octobre.

C. - **Mercredi 6 octobre 1993**, à quinze heures et le soir :

1° Nomination d'un secrétaire du Sénat ;

2° Nomination des membres de la commission spéciale chargée de vérifier et d'apurer les comptes du Sénat.

Les candidatures à cette commission devront être déposées par les groupes au secrétariat du service des commissions le mardi 5 octobre, avant dix-sept heures.

Ordre du jour prioritaire

3° Suite de l'ordre du jour de la veille.

D. - **Jeudi 7 octobre 1993**, à quatorze heures quarante-cinq et, éventuellement, le soir :

1° Questions d'actualité au Gouvernement.

L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant onze heures.

Ordre du jour prioritaire

2° Projet de loi modifiant le code des assurances (partie législative), en vue notamment de la transposition des directives n° 92-49 et n° 92-96 des 18 juin et 10 novembre 1992 du Conseil des Communautés européennes (n° 427, 1992-1993).

La conférence des présidents a fixé au mercredi 6 octobre, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.

3° Conclusions de la commission des lois sur la proposition de loi de M. Etienne Dailly autorisant le versement de primes de fidélité à certaines actions nominatives des sociétés commerciales (n° 457, 1992-1993).

E. - **Mardi 12 octobre 1993**, à neuf heures trente, à seize heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire

Projet de loi portant diverses dispositions relatives à la maîtrise de l'immigration et modifiant le code civil (n° 453, 1992-1993).

F. - **Jeudi 14 octobre 1993** :

Ordre du jour prioritaire

A neuf heures trente :

1° Projet de loi relatif au code de commerce (partie législative) (n° 443, 1992-1993).

La conférence des présidents a fixé au mardi 12 octobre, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.

A quinze heures :

2° Projet de loi modifiant les dispositions du code du travail applicables aux opérations de bâtiment et de génie civil en vue d'assurer la sécurité et de protéger la santé des travailleurs, et portant transposition de la directive du Conseil des Communautés européennes (n° 92-57 en date du 24 juin 1992) (n° 424, 1992-1993).

La conférence des présidents a fixé au mercredi 13 octobre, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.

3° Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'urbanisme et de construction (n° 431, 1992-1993).

La conférence des présidents a fixé au mercredi 13 octobre, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.

G. - Vendredi 15 octobre 1993 :

A neuf heures trente :

1^o Cinq questions orales sans débat :

N^o 39 de M. Paul Masson à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire (montant des dotations accordées pour le prochain contrat de plan à la région Centre) ;

N^o 38 de M. Paul Masson à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme (délai de réalisation de l'autoroute A 160) ;

N^o 44 de M. Roland Courteau à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme (aménagement du carrefour de la RN 213 et accès vers les hauts de Narbonne (Aude) ;

N^o 43 de M. Roland Courteau à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche (réforme de l'organisation commune du marché du vin) ;

N^o 41 de M. Maurice Schumann à M. le ministre délégué aux affaires européennes (négociations du GATT et industrie textile).

Ordre du jour prioritaire

2^o Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification d'un accord européen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et la République de Hongrie, d'autre part (ensemble sept protocoles, treize annexes, deux échanges de lettres, un acte final et déclaration), signé à Bruxelles le 16 décembre 1991 (n^o 418, 1992-1993) ;

3^o Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification d'un accord européen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et la République de Pologne, d'autre part (ensemble sept protocoles, treize annexes, un acte final, quinze déclarations communes, un accord sous forme d'échange de lettres relatif à certains arrangements dans le secteur des porcs et de la volaille, un échange de lettres concernant l'article 67, deux déclarations de la Communauté européenne et deux déclarations de la Pologne), signé à Bruxelles le 16 décembre 1991 (n^o 419, 1992-1993) ;

La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune de ces deux projets de loi.

En outre, le mercredi 13 octobre 1993, après-midi, M. Helmut Kohl, chancelier de la République fédérale d'Allemagne, sera reçu solennellement dans l'hémicycle.

Y a-t-il des observations en ce qui concerne les propositions de la conférence des présidents qui ont été faites sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement pour les jours de séance autres que mardi, jeudi et vendredi ?...

Ces propositions sont adoptées.

3

CANDIDATURE À UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle que M. le Premier ministre a demandé au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation de son représentant au sein d'un organisme extraparlamentaire.

La commission des affaires sociales propose la candidature de M. Jacques Bialski comme membre suppléant du Conseil supérieur des prestations sociales agricoles, en remplacement de M. Marc Bœuf, décédé.

Cette candidature a été affichée.

Elle sera ratifiée si la présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai d'une heure prévu par l'article 9 du règlement.

4

DÉMISSIONS DE MEMBRES DE COMMISSIONS ET CANDIDATURES

M. le président. J'ai reçu avis de la démission de M. François Collet comme membre de la commission des affaires sociales et de celle de M. Lucien Neuwirth comme membre de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

Le groupe intéressé a fait connaître à la présidence le nom des candidats proposés en remplacement.

Ces candidatures vont être affichées et la nomination aura lieu conformément à l'article 8 du règlement.

J'informe le Sénat que la réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe a fait connaître à la présidence le nom du candidat qu'elle propose pour siéger à la commission des affaires sociales, à la place laissée vacante par M. Marc Bœuf, décédé.

Cette candidature va être affichée et la nomination aura lieu conformément à l'article 8 du règlement.

5

TRANSPORTS INTÉRIEURS

Suite du débat sur une déclaration du Gouvernement

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite du débat, consécutif à la déclaration du Gouvernement, sur les transports intérieurs.

Mes chers collègues, je vous rappelle que nous sommes dans le cadre d'un débat organisé qui doit s'achever en fin d'après-midi. Bien entendu, j'aurai garde de laisser à M. le ministre la possibilité de répondre comme il le souhaite à l'ensemble des intervenants. Aussi serai-je conduit à faire état des temps de parole attribués aux groupes, de façon que chacun des orateurs inscrits puisse intervenir comme prévu.

Dans la suite du débat, la parole est à M. Descours.

M. Charles Descours. Le jeudi après-midi est, traditionnellement, dans nos assemblées un jour plus calme que le mardi ou le mercredi. Toutefois, nous espérons, monsieur le ministre, que vous n'accorderez pas moins d'attention à nos observations qu'à celles que vous ont adressées, hier, nos collègues.

Avant d'entamer mon propos, je souhaiterais justifier ma présence à cette tribune puisque, d'habitude, en tant que médecin, j'interviens plutôt sur la santé et les affaires sociales. Mais je suis aussi, comme élu local, président de la société des transports de l'agglomération grenobloise et de la commission des transports du conseil général de l'Isère.

A ce titre, je siège au sein de très nombreuses organisations nationales : le GART - groupement des autorités responsables des transports - Transet Association, qui

regroupe 33 réseaux, et la commission des transports de l'association des présidents de conseils généraux, qui étudie les problèmes que rencontrent en ce domaine les conseils généraux.

Depuis de très nombreuses années, j'ai participé à d'innombrables congrès, colloques et tables rondes, ainsi qu'à des missions d'enquête ou d'information. C'est un peu au nom de tous les élus que j'ai rencontrés en tant que responsable des transports publics que je voudrais m'adresser à vous, monsieur le ministre.

Je ne parlerai que des transports urbains et interurbains puisque, au sein de notre groupe, nous nous sommes répartis la tâche. M. Haenel a parlé, hier, de la SNCF, d'autres évoqueront les transports aériens et les transports maritimes.

Je tiens à faire remarquer sur la forme, tout d'abord, que, dans un souci de transparence qui vous honore, monsieur le ministre, vous nous avez fait parvenir, avant ce débat, un document intitulé *Rapport introductif au débat parlementaire sur la politique des transports*.

Une partie importante de ce rapport est rassemblée sous le titre *Dix propositions pour la mise en œuvre*. Elle a suscité chez nous une certaine déception : pas un seul chapitre individualisé n'est consacré aux transports publics urbains si ce n'est à la réglementation administrative de l'Île-de-France.

En tout cas, rien de spécifique ne figure sur les transports publics urbains de province. Tous les modes de transport, tous les groupes de pression sont passés en revue sauf celui dont les élus ont directement la charge.

Il s'agit là de ce que l'on appelle en psychiatrie, monsieur le ministre, un acte manqué. Comme tout acte manqué, il est révélateur, en l'occurrence, des préoccupations de votre administration.

Certes, dans votre discours, connaissant nos réactions, vous avez corrigé le tir. Mais le mal est fait, monsieur le ministre. Au bureau du GART, qui s'est réuni mardi après-midi à sa date normale, bureau où siège votre adjoint, M. Jean-Louis Corajoud, la déception était grande.

Vous êtes un élu de province et un responsable politique. Vous devez comprendre la nécessité de dissiper ce malentendu. J'espère que vous le ferez lors du prochain congrès du GART.

Souhaitons que les membres de votre cabinet n'élimineront pas de votre emploi du temps ce rendez-vous important, au cours duquel nous devons nous rencontrer à Nantes.

J'en viens au fond maintenant.

Le 19 février 1992, l'association des maires des grandes villes de France, rejointe par l'association des maires de villes moyennes, les présidents de communautés urbaines et le GART, qui regroupe, je vous le rappelle, 150 agglomérations, 20 départements et 10 régions, 180 autorités organisatrices, ont tenu une conférence de presse pour constater l'existence de besoins considérables en matière de transports publics urbains, besoins qu'ils ont évalués, province et ville de Paris réunies, à 100 milliards de francs pour les dix à quinze prochaines années.

Ils ont également relevé l'insuffisance des ressources, qu'il s'agisse des recettes d'exploitation, de la fiscalité locale ou du versement transport.

Permettez-moi d'insister sur cette dernière ressource, qui est aujourd'hui attaquée. J'ai été reçu, à ma demande, par la commission « fiscalité locale » du CNPF. Je comprends très bien le point de vue des entreprises qui essaient, dans la conjoncture difficile que nous traversons,

de limiter leurs charges. Mais je rappellerai que le versement transport, qui a été instauré en 1973, n'a jamais, depuis cette date, été remis en cause, pour la bonne raison qu'il a permis le développement des réseaux de transport en commun, notamment en province, qui, à l'époque, étaient encore moyenâgeux, de même qu'il a permis de gager des emprunts faits par les collectivités locales.

Le Gouvernement, monsieur le ministre, vient de mettre en place un plan de relance auquel votre ministère participe beaucoup. Il y prend notamment part - ma ville en bénéficie - par le biais des transports en commun. Or, si le versement sur les transports n'existe plus pour nous permettre de rembourser nos emprunts, il n'est plus question de plan de relance !

Si je vous dis cela, c'est parce que, en ce moment même, nos collègues députés sont en train de discuter du projet de loi sur l'emploi. Celui-ci mentionne au paragraphe II de l'article 1^{er} un rapport, d'ailleurs fumeux, qui envisageait une possible remise en cause de certaines taxes payées par les entreprises, en particulier du versement sur les transports.

Soyons clairs : ou bien on décide un plan de relance fondé notamment sur les transports publics urbains, et alors il ne peut y avoir remise en cause du versement sur les transports, ou bien il n'y a plus de plan de relance, mais alors que le Gouvernement le dise !

J'aborderai maintenant la politique de la ville.

Le précédent gouvernement et celui auquel vous appartenez, monsieur le ministre, ont organisé au Parlement deux débats sur la ville qui ont été relativement consensuels. Tous deux ont mis en valeur le rôle indispensable des transports publics urbains dans les quartiers difficiles. Mme le ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville, que nous avons d'ailleurs alertée, est particulièrement attachée à cet aspect de l'intégration par le moyen des transports publics urbains.

Bien évidemment, supprimer ou diminuer aujourd'hui les ressources provenant du versement transport, c'est anéantir toute possibilité de développement des transports et donc rendre beaucoup plus difficile une politique de la ville.

On ne peut donc à la fois engager un plan de relance, vouloir développer une politique de la ville par l'intermédiaire des transports, et revenir sur ce qui permet aux collectivités locales de développer ces transports.

A ce sujet, il faut cesser le mouvement de yo-yo amorcé par les précédents gouvernements. En effet, les règles ont changé sans cesse. Or nous contractons des emprunts sur quinze ou vingt ans, voire plus, pour réaliser de grandes infrastructures. Si ce versement transport varie, dans son assiette et dans son taux, les collectivités locales se retrouveront complètement démunies.

Il est possible de recourir à d'autres ressources, en particulier celles qui émanent des usagers. Elles sont parfois insuffisantes, notamment en Île-de-France. En termes de service rendu, c'est dans cette région que le coût du transport en commun est le plus faible pour l'utilisateur, alors que - je le rappelle sans vouloir être méchant à l'égard de mes collègues de cette région qui vont s'exprimer après moi - ...

M. le président. C'est inutile !

M. Charles Descours. ... l'Etat apporte une aide importante en ce qui concerne tant les moyens de fonctionnement que les investissements dans la région d'Île-de-France. La disparité entre cette région et la province est considérable. Mais ne faisons pas un débat Paris-province.

Cependant, il faut bien savoir que les ressources émanant des usagers ne peuvent pas augmenter de façon significative dans les réseaux de province. En effet, si elles augmentaient trop, les clients se reporteraient sur l'automobile qui constitue un formidable concurrent.

Chacun a bien compris cela, sauf au ministère des finances où on se refuse encore à libéraliser les tarifs. C'est un archaïsme ! Tous vos prédécesseurs nous ont aidés, monsieur le ministre, mais aucun n'est parvenu à convaincre son collègue des finances. J'espère que vous serez plus persuasif vis-à-vis du Quai de Bercy !

Depuis quelques années, la plupart des collectivités locales ont fait de très réels efforts pour financer les réseaux de transports en commun, même si quelques-unes se reposent trop sur le versement transport. A cet égard, l'Etat doit jouer un rôle de coordination.

Enfin, l'Etat ne doit pas cesser d'aider les grandes infrastructures de transport. Selon nous - je vous le dis très sincèrement - il ne remplit ce rôle qu'insuffisamment. Nous l'avons dit à vos prédécesseurs, toutes tendances politiques confondues, lors des réunions du bureau du GART et dans les instances au sein desquelles nous siégeons.

Nous comprenons les difficultés budgétaires actuelles. Les ressources supplémentaires pour développer nos réseaux ne pourront donc, malheureusement, pas venir du budget de l'Etat. Je vous le dis car nous sommes là pour parler franchement.

Lors de la conférence de presse du 19 février 1992 à laquelle je faisais allusion tout à l'heure, nous avons tous évoqué la possibilité de consacrer une part de la taxe intérieure sur les produits pétroliers au financement des transports intérieurs urbains. Hélas ! le Gouvernement a choisi de recourir à cette taxe pour combler les déficits sociaux et dégager des recettes de poche dans le prochain projet de loi de finances qui nous sera soumis dans quelques semaines.

Nous sommes tout à fait conscients que ce fonds spécial d'investissement que nous appelions de nos vœux est reporté aux calendes grecques. Il importe donc que les seules ressources aujourd'hui disponibles, c'est-à-dire l'aide de l'Etat, même si elle est insuffisante, et le versement transport - je prie les entreprises de m'en excuser - ne soient pas touchées, faute de quoi il n'y aura plus de politique des transports, même embryonnaire.

Nous vous chargeons, monsieur le ministre, de demander à votre collègue M. Michel Giraud, ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle - je parle au nom de tous les élus responsables des transports - la suppression du deuxième paragraphe de l'article 1^{er} du projet de loi quinquennale sur l'emploi.

Je serai plus bref à propos des transports interurbains puisque ce sujet a déjà été ou sera traité par mes collègues. Je ne parlerai donc pas des transports ferroviaires. J'attire toutefois l'attention du Gouvernement dans son ensemble - ce domaine ne relève pas de votre responsabilité propre, monsieur le ministre - sur une dérive importante qu'on constate, à l'échelon départemental, en matière de transports scolaires.

Quelle que soit la superficie des départements, ce poste, proportionnellement à leur budget, est important. Or nous sommes trop souvent soumis aux décisions du ministère de l'éducation nationale. Il n'existe aucune concertation. C'est inadmissible : on constate des fermetures d'écoles, des regroupements pédagogiques, des changements d'horaires intempestifs. Ainsi, les départements sont-ils considérés comme quantité négligeable.

J'ajouterai à cette liste un certain transfert de charges de l'Etat vers les collectivités locales, notamment lors de fermetures d'écoles. Lorsqu'on ferme des écoles, les postes de fonctionnaires de l'éducation nationale diminuent. En revanche, les transports scolaires sont à la charge des départements.

Je me réjouis que M. le Premier ministre ait décidé le gel des fermetures de services publics en milieu rural, car il y avait tout de même là une dérive.

Les départements doivent faire partie de la chaîne éducative par le biais des transports scolaires. Ils ne supporteront pas d'être traités comme quantité négligeable par l'éducation nationale. Cela ne serait effectivement pas tolérable.

Enfin, en ce qui concerne les transports interurbains, j'évoquerai la loi Sapin. Si l'on ouvre cette boîte qu'est la loi Sapin, celle-ci s'effondre comme un château de cartes. Elle a été prise dans l'émotion qui a suivi un certain nombre d'affaires et, sur le terrain, peu d'articles résistent à l'analyse et peuvent être appliqués. Je soulignerai les articles de cette loi concernant les transports, mais je pourrais en dire autant concernant les sociétés d'économie mixte.

Aujourd'hui, les lignes spéciales de transports scolaires sont très nombreuses dans nos départements. Ainsi, l'Isère compte 400 services spéciaux de transports scolaires chaque matin. La loi Sapin nous oblige à faire des appels d'offres incessants. Cette loi est inapplicable, tous les fonctionnaires et les présidents de conseil général vous le diront. Elle est d'ailleurs inappliquée, et tant mieux, sinon les départements devraient recruter des fonctionnaires alors qu'ils ont actuellement beaucoup d'autres choses à faire, compte tenu de l'état de leurs finances.

Certes, il est très difficile, tant psychologiquement que politiquement, de modifier cette loi. Mais nous avons abouti à une aberration. En effet, en matière d'appels d'offres concernant les lignes spéciales de transports scolaires, cette loi n'est pas appliquée. Le Parlement doit-il voter des lois qui ne sont pas applicables ? Je rappelle d'ailleurs que, en l'occurrence, on aurait dû suivre le Sénat. En effet, il avait proposé un certain nombre d'amendements qui nous auraient évité d'être dans la situation dans laquelle nous sommes aujourd'hui.

Le Gouvernement, notamment nos anciens et éminents collègues MM. Charles Pasqua et Daniel Hoeffel, a lancé un débat sur l'aménagement du territoire.

Vous avez beaucoup entendu parler des TGV¹ et des autoroutes, monsieur le ministre. Vous en entendrez encore parler cet après-midi. Je voudrais que l'on n'oublie pas que l'aménagement du territoire consiste à desservir non seulement les grandes métropoles par des TGV et des autoroutes, mais aussi les vallées alpines, monsieur le maire d'Annecy, et les villages ruraux. Bien entendu, je ne préconise pas une ligne de transports en commun pour tous les villages car je ne suis pas naïf. Mais il faut savoir que dans nos villages où l'école a fermé, où le bistrot et la boulangerie ont disparu, de même que le curé, la ligne de transport en commun est parfois le seul moyen pour être relié au chef-lieu de canton.

En termes d'aménagement du territoire, il faut donc réfléchir à ces axes qui ne sont pas moins nobles que les TGV et les autoroutes ; je souhaitais le rappeler du haut de cette tribune.

Enfin, monsieur le ministre, j'aurais encore beaucoup à dire sur les transports en commun urbains ou interurbains, mais mes collègues le diront mieux que moi. Je voudrais simplement préciser que le débat sur les transports que vous avez généré nous semble bon. Il est par-

faitement à sa place au moment où l'on a discuté de la politique de la ville et où l'on débat de la politique de l'emploi. Je rappellerai, mais c'est une évidence, que les transports représentent des centaines de milliers d'emplois dans notre pays, que les infrastructures que nous construisons dans nos grandes villes génèrent aussi des milliers d'emplois, lorsque nous pouvons le faire grâce aux efforts de l'Etat et des collectivités locales.

La politique des transports représente une pièce importante dans le grand effort que le Gouvernement met en œuvre pour lutter contre le chômage dans notre pays. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir permis ce débat. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

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

M. Alain Lambert. Monsieur le ministre, le rapport introductif que vous nous avez proposé nous a permis de connaître les questions sur lesquelles vous vouliez obtenir des réponses. Je ne doute pas que la Haute Assemblée saura mériter la confiance que vous lui avez faite.

Puisque nous sommes dans le jeu des questions et des réponses, je souhaite, pour ma part, vous poser une question. Celle-ci est tellement simple que votre tâche sera facilitée. Vous pourrez sans doute me donner une réponse claire et précise, qui engagera bien sûr le Gouvernement. Elle concerne le calendrier de réalisation du schéma directeur routier national.

Si je vous pose cette question, c'est parce que mes concitoyens, trop simples sans doute, croient non plus aux autoroutes qui sont inscrites dans des schémas, mais aux autoroutes sur lesquelles ils peuvent rouler (*Sourires.*) Je vous pose donc cette question comme ils vous la poseraient eux-mêmes s'ils avaient la chance de vous rencontrer : quand pourrons-nous rouler sur les autoroutes inscrites au schéma directeur routier national, et en particulier sur l'A 28, puisqu'elle les concerne directement, et sur l'A 283 ?

Si j'insiste sur ce point, monsieur le ministre, c'est parce que la crédibilité d'une politique nouvelle dont nous avons besoin me paraît reposer sur le respect des engagements pris. Le Gouvernement actuel, auquel les Français font confiance, perdrait une partie de sa crédibilité s'il ne prenait pas les moyens de confirmer la réalisation des engagements qui ont été pris, y compris par les précédents gouvernements. Ceux-ci se sont d'ailleurs également engagés en ce sens puisque ce sujet du schéma routier a fait l'objet d'un consensus.

Le schéma directeur routier national a été approuvé par un décret de 1992 complétant un autre décret de 1988. Il doit être intégralement réalisé d'ici à dix ans. Si ce délai était dépassé d'une année, nous vous le pardonnerions. Quant à passer à treize ans comme l'envisageait, hier, M. François-Poncet, cela me paraît excessivement généreux. Gardons le cap des dix ans.

Ce calendrier est d'autant plus justifié que le rythme de réalisation initialement annoncé a déjà souffert, sous deux précédents gouvernements, de retards. De nouveaux retards pénaliseraient tragiquement, et pour longtemps je le crains, des régions entières dont la chance d'accéder au développement dépend de la réalisation de ces autoroutes.

Dans notre pays, nous aimons les choses pratiques. Aussi, je souhaiterais connaître vos propositions afin que nous soyons sûrs que la France dispose d'un outil fiable pour réaliser dans les dix ans le programme inscrit. J'ai-

merais aussi savoir quelles garanties de résultat et, donc de financement, sont envisageables pour nous prémunir contre les retards que nous avons connus.

En effet, sans visibilité claire sur le calendrier, sans outils fiables de programmation, sans garanties solides de financement et de respect des délais promis, le discours du Gouvernement sur l'aménagement du territoire sera vide de tout sens et la cohérence de l'action de l'Etat sera perdue.

Je prendrai un exemple. J'appartiens à une région où le plan régional qui s'achève a été adopté avec une grande solennité. Il stipulait que la cohérence de ce plan reposait sur la réalisation d'infrastructures routières sur une partie du territoire et d'infrastructures autoroutières sur une autre partie du territoire. Certes, ces infrastructures obéissent à des procédures différentes. Mais elles ont obéi aussi à un calendrier de réalisation différent. Or il avait été solennellement indiqué que la cohérence du plan reposait sur la réalisation simultanée de ces infrastructures. En l'absence de cette simultanéité, qu'en est-il de la cohérence du plan, qu'en est-il, allais-je dire, de la validité du vote qui a pu être émis à cette occasion ?

Monsieur le ministre, un prochain plan va être bientôt négocié. Vous comprendrez parfaitement que ceux qui vont avoir à le voter et qui avaient aussi voté le précédent se posent des questions.

Il me paraît donc indispensable que vous précisiez les outils dont vous allez vous doter et les garanties que le Gouvernement peut apporter au regard du résultat, afin que le calendrier soit respecté.

Je souhaiterais maintenant attirer votre attention sur l'accroissement des inégalités territoriales dans notre pays. Pour avoir parcouru la France et être venu dans mon département, vous savez ce qu'il en est, monsieur le ministre.

Chaque année, ces inégalités s'amplifient, notamment en raison des disparités qui existent en matière d'accessibilité aux moyens de transports. On constate que les régions les plus prospères, donc celles qui sont consommatrices d'infrastructures, se sont équipées depuis longtemps, à un moment où on ne leur demandait pas de payer. Certes, monsieur le ministre, elles se sont équipées sous la pression de ce que vous avez appelé la « congestion ».

Mais aujourd'hui, les régions à faible croissance économique – on peut d'ailleurs se demander si cette faible croissance n'est pas due à l'insuffisance de leurs équipements – sont aujourd'hui appelées à financer les infrastructures dont elles souhaitent se doter, notamment dans le cadre des contrats de plan, au risque d'épuiser leurs moyens financiers et de ne plus disposer ensuite des ressources nécessaires pour mettre en œuvre le développement que leur désenclavement peut leur laisser espérer.

C'est d'ailleurs ce que vous avez excellemment dit hier, monsieur le ministre, en indiquant qu'une bonne desserte ne suffit pas : il faut utiliser cette dernière et savoir capter toutes les retombées économiques.

Ces situations me paraissent diaboliquement destructrices, monsieur le ministre. En effet, les retards d'équipement ne produisent pas les mêmes effets dans toutes les régions : si un retard d'équipement, en cas de congestion, porte certes atteinte au confort, il interdit en tout cas toute chance de développement à une région sous-équipée.

Un sénateur socialiste. Très bien !

M. Alain Lambert. Par ailleurs, les territoires les mieux équipés prennent de l'avance sur les autres – c'est une évidence. Pis, ils aspirent la substance économique dynamique subsistant dans les territoires mal équipés, et ce grâce à des infrastructures qui ne leur ont rien coûté. Chacun sait en effet que les activités et les hommes se polarisent sur les nœuds de communication principaux. Par conséquent, les territoires les moins équipés et les moins bien desservis prennent du retard sur les territoires mieux lotis ; de plus, au moment où on les appelle à financer les équipements dont ils ont besoin uniquement en vue de se rapprocher du niveau des autres, ils ont déjà perdu une partie de leur substance dynamique.

M. Daniel Goulet. Très bien !

M. Alain Lambert. Il faut bien comprendre les choses, monsieur le ministre : la décentralisation, qui était une bonne idée, a offert une liberté ; cette dernière est néanmoins quelque peu tronquée, car elle n'est pas la même selon que les régions ont ou non les moyens de l'exercer. C'est la raison pour laquelle ces logiques dévastatrices que j'ai essayé de vous décrire ont produit des effets parfois irrattrapables.

Gardons tout de même espoir. En tout cas, seule une volonté indéfectible d'inverser ces logiques permettra, à mon avis, la vraie politique d'aménagement du territoire annoncée par M. le Premier ministre et voulue par le Gouvernement. Nous savons que cette politique produira des résultats à condition qu'interviennent les mesures pratiques garantissant l'exécution des engagements pris. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'Union centriste et du RPR, ainsi que sur certaines travées du RDE.)*

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

M. Jean-Louis Carrère. Monsieur le ministre, j'ai écouté avec beaucoup d'attention l'intervention que vous avez faite hier devant le Sénat.

D'ailleurs, l'Aquitain que je suis a beaucoup apprécié votre évocation de nos liens avec les pays frontaliers, telle l'Espagne, et de l'extension de notre réseau ferroviaire.

Monsieur le ministre, je m'efforcerai de vous préciser les inquiétudes des élus d'une région qui, en dépit des difficultés qu'elle rencontre, possède beaucoup d'atouts ; soucieuse de se développer, elle a perçu avec une grande inquiétude l'oubli dont elle a récemment été l'objet dans les annonces des grandes infrastructures.

Monsieur le ministre, les problèmes d'infrastructures et de transports sont, je le concède, fort complexes. Aussi est-il indispensable que soient affirmées avec force des orientations présentant une vision d'ensemble de la politique française, qui se doit d'intégrer les perspectives d'évolution des déplacements des personnes et des biens à l'échelle du continent.

La crise économique que nous traversons révèle l'urgence qu'il y a à dessiner de nouveaux liens entre les villes et les régions, en France et en Europe.

L'annonce d'un prochain débat sur l'aménagement du territoire et le document introductif de la DATAR constituent des éléments très positifs qui m'inclinent à penser que nous pourrions aller dans le bon sens.

Il me paraît en effet très important de tisser une « armature » plus indépendante de la région parisienne, c'est-à-dire moins prisonnière de la vision de l'aménagement du territoire de cette dernière.

Il me paraît également décisif que la programmation des infrastructures privilégie l'aménagement par rapport à la rentabilité à court terme. Nous devons avoir la volonté et la capacité d'anticiper, donc d'infléchir l'évolution des

territoires. Or, monsieur le ministre – c'est encore le provincial qui vous parle – comment être pris au sérieux si notre volonté de rééquilibrage n'est pas clairement affirmée en démontrant notre capacité non pas seulement à accompagner, mais aussi à orienter et à canaliser les flux d'échanges ?

En effet, comme le disait hier M. Jean François-Poncet, comment penser qu'on peut laisser impunément des parties entières du territoire national, du territoire européen, sans les rééquilibrer par rapport à la « banane » de développement bien connue, à la mégapole à laquelle il faisait référence ?

Tout cela doit se traduire par une mise en œuvre coordonnée des politiques que vous avez évoquées, monsieur le ministre, mais que je rappellerai brièvement : une armature routière renforcée, un schéma ferroviaire qui irrigue tous les territoires, une nouvelle donne pour la desserte aérienne, une réanimation et une reconquête du trafic maritime, une conception intermodale des différents modes de transport à l'échelle européenne.

Le Gouvernement dispose de schémas directeurs nationaux pour les routes et pour les autoroutes, pour les lignes de chemin de fer à grande vitesse, pour les aéroports, pour les ports.

Nous devons, aux côtés des acteurs économiques, les prendre en compte et les traduire dans la réflexion globale sur l'aménagement du territoire. Ensuite, viendront naturellement, comme nous vous y invitons tous, monsieur le ministre, les arbitrages et les choix politiques.

A ce stade du débat, monsieur le ministre, je voudrais vous signaler un risque, vous faire part d'un profond désaccord et exprimer quelques souhaits très forts.

Je commencerai par le risque : monsieur le ministre, vous êtes aujourd'hui au Sénat pour une discussion sur les transports intérieurs. Il s'agit d'un sujet vaste, intéressant, essentiel et à très forte incidence budgétaire. Je ne rappellerai pas les chiffres, car nous les avons tous en mémoire.

Dans le même temps, le budget nous incite plus à la patience qu'à l'optimisme. Mais surtout, monsieur le ministre, dans les régions, les débats sur les contrats de plan Etat-région sont avancés. Or voici que s'amorce simultanément le grand débat national pour l'aménagement du territoire.

Qui coordonne ? Qui ordonne ? Le risque, monsieur le ministre, réside dans le brouillage ; c'est ce que j'ai appelé parfois, en Aquitaine, la cacophonie, la complication des procédures : d'un côté, on travaille à l'horizon 1998 – c'est normal dans le cadre du Plan. D'un autre côté, pour le schéma national, on travaille à l'horizon 2005-2006. Enfin, pour le grand débat sur l'aménagement du territoire, on s'intéresse à l'horizon 2015.

Monsieur le ministre, comment un débat sur l'aménagement du territoire peut-il garder crédit si, par je ne sais quelle anticipation, les choix et les priorités pour les grandes infrastructures sont annoncés et décidés préalablement à celui-ci ? Vous comprendrez qu'un esprit ordinaire, fût-il un peu cartésien, ait du mal à s'y retrouver ! *(Sourires.)*

J'en viens au désaccord, monsieur le ministre, et, à cet égard, c'est l'Aquitain, le Landais qui vous parle.

L'Aquitaine, monsieur le ministre, compte 2 800 000 habitants et regroupe cinq départements. Considérée par tous, toutes tendances politiques confondues, comme une région gravement sinistrée, elle se sent aujourd'hui sur la pente de la marginalisation. Depuis dix ans au moins, tous les élus, quelle que soit leur

appartenance politique, réalisent des efforts soutenus pour pallier les difficultés inhérentes à la taille, à la dimension de cette région en termes de population, de développement industriel et de situation géographique.

Des liens étroits ont été tissés avec d'autres régions, notamment avec la région Poitou-Charentes, avec la région Midi-Pyrénées pour les problèmes de l'eau - cette dernière région se situe en effet en amont - avec Euskadi, province limitrophe d'Espagne, pour les problèmes du secteur tertiaire et des universités. Je rappelle toutefois que la décentralisation n'étant pas de même nature en France et en Espagne, la députation d'Euskadi n'a pas les mêmes compétences que notre conseil régional.

Nous avons donc nourri un grand espoir au niveau de la façade atlantique, que les économistes qualifient de zone de déprise économique, de zone à hauts risques par rapport à « la banane de développement » dont je vous parlais, et à la mégapole qu'évoquait M. François-Poncet.

Malgré cela, malgré tous les beaux discours, quelle que soit leur origine, le TGV Atlantique s'arrête à Tours et rien dans vos récentes déclarations, monsieur le ministre, ne nous autorise à l'optimisme.

Que faut-il penser des sept grands chantiers figurant dans le document de la DATAR ?

Que veut-on faire de nous ? Une terre du bien-vivre ? Certes, je l'incarne assez à en juger par ma corpulence et par mon caractère ! (*Sourires.*) Mais plus personne ne pourrait y résider, mis à part les retraités !

Monsieur le ministre, pardonnez ma passion, mais vous avez compris que je défends devant vous nos racines, notre terre, notre région.

Le projet de TGV Atlantique, tel qu'il a été évoqué au comité interministériel de l'aménagement du territoire du 14 mai 1991, doit redevenir prioritaire pour le Gouvernement. En tout cas, monsieur le ministre, il l'est pour nous, et j'ose espérer que le président du conseil régional d'Aquitaine, qui aurait pu m'aider dans ce débat, et que les trois ministres aquitains, trop silencieux sur ce sujet, ne manqueront pas de relayer ma supplique.

J'évoquerai enfin des souhaits très forts : le désenclavement de la Dordogne, le désenclavement Nord-Sud du Lot-et-Garonne et surtout la prise en compte la plus rapide possible d'une pénétrante reliant Bordeaux au tunnel du Somport.

Monsieur le ministre, hier, je vous ai écouté avec beaucoup d'intérêt et d'attention parler du problème du Somport et de la vallée d'Aspe, vallée pyrénéenne très belle et extrêmement encaissée. Je souscris tout à fait à votre souci de respecter le site. Néanmoins, monsieur le ministre, là encore, un esprit quelque peu cartésien ne peut être satisfait : on ne peut parler du franchissement des Pyrénées et du tronçon Oloron - le Somport en omettant de parler du tronçon Bordeaux - Pau - Oloron.

Pour le reste, monsieur le ministre, soyez assuré que nous travaillerons avec beaucoup d'enthousiasme au contrat de plan Etat-région et que nous participerons au grand débat sur l'aménagement du territoire, que nous croyons nécessaire. Mais rationalisons, évitons les téléscopes, surtout médiatiques,...

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Tout à fait !

M. Jean-Louis Carrère. ... clarifions les propos. Les Français et les Aquitains attendent des messages clairs et concrets. Sachons satisfaire leurs espérances.

Ils veulent le TGV, la liaison Bordeaux - Pau - le Somport - Saragosse.

Monsieur le ministre, faisons coup double : réalisons un bon aménagement du territoire et rendons un peu d'espoir aux Aquitains. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. le président. La parole est à Mme Luc. Je vous rappelle qu'il reste quatorze minutes de temps de parole au groupe communiste dont un autre orateur doit encore intervenir.

Mme Hélène Luc. Comme vous pouvez le constater, monsieur le président, monsieur le ministre, le problème des transports intérieurs intéresse de nombreux sénateurs. J'espère donc que tous les orateurs qui souhaitent intervenir dans ce débat pourront le faire.

Mon ami M. Félix Leyzour a fort bien exposé, au nom des sénateurs communistes et apparentés, la conception de la politique que la France devrait impérativement, selon eux, mettre en œuvre pour disposer des réseaux, des équipements et des transports de qualité, performants, à techniques avancées, accompagnant un développement technique et humain harmonieux et, bien sûr, respectueux de l'environnement.

Je souhaite me référer aujourd'hui à des situations d'un département dont je suis l'élu(e) et que je connais bien, celui du Val-de-Marne ; en effet, sa configuration et les exemples qu'on peut y trouver ont pleinement valeur de démonstration à l'échelon national.

Je vous poserai des questions précises, monsieur le ministre, comme je l'ai fait à l'adresse de vos prédécesseurs, et je serai, bien sûr, très attentive aux réponses que vous m'apporterez.

Des pôles d'activité économique et d'emplois importants, comme la plate-forme de l'aéroport d'Orly, le marché international de Rungis, sont desservis avec un réseau routier et ferroviaire trop souvent saturé, avec notamment l'A 6, l'A 86 et la ligne C du RER, ce qui révèle avec acuité de graves insuffisances, un gâchis économique et humain qui porte atteinte à la vitalité et au développement d'un département et qui, dans le même temps, met en lumière les exigences auxquelles il faudrait satisfaire pour répondre aux besoins.

Je prendrai le cas du marché d'intérêt national de Rungis, où la SNCF ne transporte plus que 10 p. 100 des 10 000 tonnes de produits qui y transitent, alors que les installations avaient été conçues pour que le rail et la route assurent pratiquement à égalité leur acheminement, comme cela a été le cas au cours des cinq premières années de mise en service.

Six cents camions entrent et sortent quotidiennement de Rungis, alors que la mise en œuvre de moyens modernes de transport - TGV, transport de marchandises ou transport combiné - est garant de régularité, de sécurité, de qualité et de coût social moindre.

Le rail est irremplaçable pour transporter les marchandises. La preuve en a été apportée par la montée en charge de 50 à 250 wagons par jour à Rungis pendant l'interruption du trafic routier due à la grève des transporteurs en juillet 1992.

Il est donc tout à fait réaliste de donner suite aux propositions très intéressantes avancées depuis de nombreuses années par les cheminots CGT. Ils ne disent pas que le rail a vocation à tout transporter, mais ils affirment à juste titre qu'il faut se servir des atouts complémentaires du rail et de la route.

Dès lors, monsieur le ministre, quels engagements précis entendez-vous prendre pour redonner au rail et à la gare ferroviaire de Rungis leur vocation initiale d'acheminement du fret sur le marché d'intérêt national ?

Une telle décision contribuerait, à l'évidence, à résorber les points noirs de circulation routière qui ne cessent de se multiplier dans le département et qui portent une atteinte majeure au droit du citoyen à la tranquillité, à la sécurité, à un cadre de vie de qualité.

Comment ne pas être très préoccupé quand on constate, deux années après l'ouverture de l'A 86, indispensable pour améliorer la situation, que, trop souvent, en cas de saturation, des camions de très gros tonnage venant de toutes régions - notamment de l'Europe du Nord - et de tous pays traversent nos communes, faisant ainsi passer des secteurs importants comme Choisy-le-Roi, Thiais, Créteil en zones à hauts risques et à hautes nuisances ? A certains moments et en certains endroits, on enregistre une nuisance sonore de 65 décibels !

Après l'inauguration officielle, à laquelle j'assistais hier, du « Trans-Val-de-Marne », qui va apporter des améliorations significatives aux usagers des transports en commun - j'ai en mémoire les nombreuses démarches effectuées pour que ce projet aboutisse - deux décisions qu'avec la population et les élus j'ai demandé à vos prédécesseurs de prendre restent toujours en suspens concernant l'A 86.

Il s'agit, en premier lieu, de la possibilité - existante - d'ouvrir une troisième voie sur l'autoroute A 86 entre Thiais et Belle-Epine pour que le trafic sur cet axe s'écoule plus normalement. Pour cela, le Gouvernement doit tenir l'engagement pris par ses prédécesseurs de faire passer l'A 86 sous le cimetière de Thiais. Qu'en est-il de vos intentions en ce qui concerne cette troisième voie, monsieur le ministre ? Peut-être pourrez-vous me répondre aujourd'hui, ou, en tout cas, très rapidement.

En outre, comme l'engagement en avait été pris par M. Delebarre, alors ministre de l'équipement, et comme l'édicte la récente loi sur la protection de l'environnement et la lutte contre le bruit, des travaux de protection phonique doivent être réalisés dans la traversée du parc inter-départemental des sports et de loisirs de Choisy-le-Roi, dont la superficie est de 150 hectares. La zone d'habitation des Gondoles bénéficiera également de cet écran anti-bruit, dont le bien-fondé n'est plus à démontrer. Des décisions budgétaires doivent être prises très rapidement, qui permettront le démarrage de cette opération. La région d'Ile-de-France a, pour sa part, déjà donné son accord. J'ai bon espoir, d'autant qu'une réunion doit avoir lieu prochainement avec les services de votre ministère.

Bien entendu, au-delà des dispositions qui doivent être prises pour agir sur les conséquences d'un développement sans limite du « tout pour la route » pour transporter les marchandises, c'est prioritairement sur les causes qu'il faut intervenir, à l'instar de la nécessaire régulation sociale dans le secteur du transport routier, afin que soient rétablies les conditions de sécurité et d'efficacité économique et sociale qui auraient dû toujours prévaloir.

Comme l'a dit mon ami M. Félix Leyzour, il faut utiliser et développer pleinement les structures permettant de coupler les transports camions-SNCF, dits « système ferroutage », genre Novotrans, avec des aménagements supplémentaires.

Bien entendu, il faut également citer, parmi les causes d'encombrement du réseau routier, les conditions déplorables de transport des voyageurs en banlieue, qui incitent au déplacement en voiture particulière, comme c'est le cas pour 50 p. 100 des déplacements personnels dans le Val-de-Marne.

Ainsi en est-il pour la ligne C du RER, qui bat tous les records en taux d'incidents techniques de toutes sortes et de retards, comme je l'ai à nouveau exposé récemment au directeur de la SNCF avec une délégation d'élus, d'usagers et de cheminots.

Comment s'en étonner quand les restrictions budgétaires obligent à rogner constamment sur l'entretien et le renouvellement des rames, quand des postes sont supprimés par milliers, rendant ainsi les gares désertes assez tôt le soir et interdisant pratiquement aux femmes de prendre le train lorsqu'elles rentrent chez elles tard le soir ? Cela m'est arrivé très récemment : je me suis trouvée toute seule dans un wagon d'un train de banlieue. Je vous assure que je n'étais pas très rassurée ! A la gare de Choisy, où je suis descendue, il n'y avait aucun employé. Pour remédier à cette situation, de très nombreuses femmes ont signé une pétition afin que des employés soient présents dans les gares.

Nous avons obtenu le démarrage de certains travaux d'amélioration sur la ligne C. Mais, dans le même temps, la SNCF programme la fermeture des ateliers de Vitry pour transférer les travaux de réparation et de modernisation des rames de banlieue vers Tours.

Monsieur le ministre, vous le savez certainement, l'émotion et la colère sont considérables à Vitry, à Choisy et dans tout le Val-de-Marne. La disparition de 550 emplois pour permettre à la SNCF de récupérer de l'argent en abandonnant ce site à la spéculation immobilière est inacceptable au plan humain, au plan de l'emploi et au plan économique.

L'atelier de Vitry est un établissement performant et moderne. Des investissements importants y ont été réalisés ces dernières années, des efforts importants de formation des personnels ont été accomplis. Aussi, cette fermeture, nous nous y opposerons résolument avec les cheminots, avec mon ami Paul Mercieca, député-maire de Vitry, avec le maire de Choisy-le-Roi et avec le comité pluraliste qui s'est constitué pour maintenir ce site qui, rappelons-le également, appartient au patrimoine culturel et historique, notamment par le rôle qu'y ont joué les cheminots dans la Résistance lors du déclenchement de la grève insurrectionnelle pour la libération de Paris.

Monsieur le ministre, je vous demande donc de prendre l'engagement de renoncer à cette fermeture, synonyme de mise au chômage pour des centaines d'agents. Monsieur le ministre, trop d'erreurs ont déjà été commises - je ne citerai pour mémoire que l'échec cuisant d'Orlyval - trop d'abandons ont été décidés. Il faut annuler la décision de fermeture des ateliers de Vitry.

Concernant le transport aérien, je ne dirai que quelques mots : nous nous retrouvons, hélas ! dans la même logique de gâchis humains et financiers qui se nourrissent les uns les autres.

L'avion pourrait être le mode de communication entre les hommes le plus fiable, le moins porteur de nuisances, si prévalait une logique de service public, accessible au maximum d'usagers - rappelons que seuls 16 p. 100 des Français prennent l'avion - si les progrès technologiques étaient pleinement mis au service d'un transport aérien sûr, non bruyant et préservant l'environnement.

M. le président. Madame Luc, il ne restera plus que deux minutes à M. Vizet !

Mme Hélène Luc. Je conclus, monsieur le président, car je ne veux pas empêcher mon ami M. Robert Vizet de parler !

Monsieur le ministre, avec les personnels, les usagers, avec toutes celles et ceux qui savent le rôle éminent joué par Air France comme ambassadeur de la France dans le monde, je vous demande d'arrêter de porter ces coups au transport aérien, de refuser cette logique de guerre maas-trichtienne et de créer, au contraire, les conditions du développement indispensable et réaliste de notre transport aérien.

Je ne veux pas achever cette intervention sans dire que la déréglementation européenne entraîne, dans tout notre département – mais c'est valable également pour Roissy – une augmentation importante des bruits. Le couvre-feu n'est pas respecté et la multiplication des charters occasionne des nuisances plus importantes car nous savons que les charters ne sont pas toujours les avions techniquement les plus performants. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Charles-Edmond Lenglet. Dans le rapport introductif sur la politique des transports, vous proposez, monsieur le ministre, quelques choix fondamentaux sur lesquels le Parlement doit se prononcer.

Mon intervention portera sur l'intégration de la façade atlantique à l'espace européen par la desserte du littoral et des transversales est-ouest.

Sur un plan général, un vide est à combler à l'ouest dans le réseau routier moderne européen. La réalisation rapide de la route des estuaires, nécessaire au développement économique des régions de l'ouest et du nord-ouest de la France, doit être une priorité de l'aménagement du territoire.

L'événement majeur de cette fin du XX^e siècle va se produire dans quelques mois : l'ouverture du tunnel sous la Manche va provoquer dans les deux sens une augmentation du flux de voyageurs et du fret entre la France et la Grande-Bretagne.

Les voitures et les camions embarqueront sur des trains navettes. A l'arrivée en France, les véhicules débarqués de la navette rejoindront directement l'autoroute. Un tronçon de quatre-vingt-neuf kilomètres est réalisé entre la frontière belge et Boulogne-sur-Mer, mais tout est bloqué entre Boulogne-sur-Mer, Abbeville et Amiens. Les voyageurs sont incités à prendre l'autoroute A 26 qui les dirige vers l'est, puis, s'ils veulent se rendre à Paris, l'autoroute A1, qui est déjà saturée.

Cet été, les voyageurs qui ont débarqué au port de Calais ont été invité par la SANEF – la société des autoroutes du nord-est de la France – à prendre l'autoroute A 26, occasionnant un préjudice considérable à l'économie des stations de la côte et des villes d'Abbeville, Amiens, Compiègne et Beauvais.

Les Anglais doivent retrouver leur route normale vers Paris.

Si l'on ne veut pas faire de Boulogne un cul-de-sac routier, il est donc indispensable de réaliser en priorité les opérations du plan routier trans-Manche avec, en première urgence, l'A 16 entre Boulogne et Amiens, dont la décision de réalisation a été prise en 1987, et la voie rapide appelée A 28 entre Abbeville et Rouen. On facilitera ainsi la circulation des nombreux véhicules de tourisme et des poids lourds entre le tunnel, la Normandie, la Bretagne et la façade atlantique, les échanges inter-régionaux et la desserte des grands ports, en évitant la régulation parisienne.

Par ailleurs, Le Havre, notamment, doit être relié à Amiens et à Saint-Quentin par l'autoroute A 29, liaison transversale indispensable entre l'ouest et l'est de la France.

Je ne parle pas de l'autoroute A 1, qui est saturée. Son doublement est urgent pour des raisons de trafic et de sécurité.

C'est pourquoi l'autoroute A 1 *bis*, qui ira d'Amiens à Lille, a été inscrite au schéma directeur approuvé le 1^{er} avril 1992, et ce n'est pas un poisson d'avril. Dans cette perspective, des études ont été réalisées dès 1992, notamment dans le département de la Somme, pour envisager les possibilités de jumelage, au nord d'Amiens, entre cette autoroute et la future ligne TGV directe Paris-Londres, dite « barreau d'Amiens ».

Après avoir abordé les aspects routiers du désenclavement du littoral atlantique avant l'ouverture du tunnel sous la Manche, je voudrais maintenant, monsieur le ministre, évoquer devant vous la situation actuelle de la desserte ferroviaire au nord de Paris.

Fleurbaey de la SNCF, le TGV permet de relier très rapidement des grandes villes entre elles. C'est un avantage considérable pour leurs habitants. Mais les conséquences sont *a contrario* particulièrement néfastes pour les villes qui ne se trouvent pas sur son tracé.

Vous ne serez pas étonné, monsieur le ministre, que je prenne l'exemple de la ville d'Amiens, qui était, jusqu'au 22 mai 1993, la capitale régionale la mieux desservie de France pour ses relations avec Paris. Amiens-Longueue, plaque tournante, bénéficiait, en effet, du passage de tous les trains à destination de Lille et de Calais.

La logique et la géographie voulaient que le tracé du TGV Nord desserve à la fois Lille et Amiens. Le pouvoir politique et la technocratie de la SNCF en ont, malheureusement, décidé autrement.

Le tracé TGV Paris-Lille est ce qu'il est. Nous ne pouvons que le déplorer et en assumer les conséquences, qui sont lourdes à supporter pour les habitants du département de la Somme.

Alors qu'il y a vingt-cinq ans la SNCF reliait Amiens à Paris en une heure, il faut aujourd'hui compter entre une heure dix et une heure quarante selon les trains, sans parler des retards dus aux incidents de toutes sortes – c'était encore le cas ce matin – que nous connaissons depuis le 23 août dernier. En effet, depuis ce jour, date de la mise en service du TGV Nord, qui évite Amiens, notre capitale régionale ne bénéficie plus de la desserte des trains Paris-Lille, et elle ne peut utiliser les quelques liaisons classiques surchargées, en provenance du Nord, dénommées « trains des pauvres » par les usagers du Nord et du Pas-de-Calais qui n'ont pas les moyens financiers de prendre le TGV.

En ce qui concerne la ligne Paris-Amiens-Boulogne-Calais, empruntée par les voyageurs à destination de la Grande-Bretagne, le trafic deviendra caduc dès l'ouverture du tunnel sous la Manche. Déjà, pour le service d'hiver, les trains desservant les aéroglosses sont supprimés.

L'arrivée du TGV détériore les relations existantes.

La desserte sur la ligne Amiens-Boulogne n'étant pas électrifiée, il y a rupture de charge en gare d'Amiens, et le changement de motrice, qui nécessitait jusqu'à ce jour huit minutes, demande aujourd'hui seize minutes.

Non contente d'avoir privé Amiens de TGV, la SNCF veut faire passer le trafic fret et voyageurs transitant par le tunnel sous la Manche par l'itinéraire Boulogne-Calais-

Hazebrouck, qui vient d'être électrifié. Cela allongera considérablement le parcours et le coût pour les usagers, le surcoût étant évalué entre 50 et 70 p. 100.

Voilà pourquoi l'électrification de la section Boulogne-Amiens doit impérativement être réalisée, pour éviter deux ruptures de charge sur la ligne Calais-Paris. Le bouclage de cette ligne constituerait, en outre, un itinéraire de dégagement pour le TGV en cas d'incident sur la ligne principale.

Le désenclavement du Boulonnais, des plages du littoral de la Somme et du Pas-de-Calais passe par l'électrification de la ligne Amiens-Boulogne, par le relèvement du plafond de la vitesse à 200 kilomètres à l'heure et par l'augmentation du gabarit pour le transport des marchandises. C'est aussi la condition d'une desserte améliorée entre Amiens et Paris.

Les élus de notre région, toutes tendances confondues, monsieur le ministre, vous demandent, dans l'intérêt de la desserte ferroviaire au nord de Paris, de reconnaître que l'électrification de la ligne Amiens-Boulogne est nécessaire à l'aménagement du territoire après l'ouverture du tunnel sous la Manche, au même titre que l'autoroute A 16.

Par ailleurs, le projet de TGV Picardie, qui doit relier Paris à Londres via Amiens par le tracé le plus direct, a été inscrit au schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse, adopté par le Gouvernement lors du comité interministériel d'aménagement du territoire du 14 mai 1991 et approuvé par décret en avril 1992.

Répondant à la question que je lui avais posée, votre prédécesseur au ministère de l'équipement m'avait précisé, le 27 août 1992, que le rapport de M. l'ingénieur général Guéret mettait en évidence l'intérêt du TGV Paris-Londres dès lors que les Britanniques réalisaient sur leur sol une infrastructure qui en serait le pendant et qui permettrait de gagner environ trente minutes entre Ashford et Londres, rendant possible ainsi une relation entre Paris et Londres en deux heures quinze.

Le 27 octobre 1992, le président de la SNCF confirmait qu'en ce qui concerne la réalisation de la ligne TGV par Amiens la décision était liée à celle que prendrait le Gouvernement britannique de réaliser une ligne à grande vitesse sur le parcours tunnel-Londres.

Or, le 22 mars 1993, le ministre britannique des transports a révélé aux Communes le tracé de cette ligne, le Parlement devant donner son aval aux travaux. Ceux-ci devraient débuter en 1995 et s'achever « vers la fin de la décennie ». Le Chancelier de l'Echiquier a précisé que son gouvernement était prêt à financer cette infrastructure dans le cadre d'un projet mixte faisant appel à des fonds publics et privés.

Ces déclarations remettent le projet français à l'ordre du jour.

N'ayant pas reçu de réponse à la question écrite que je vous avais posée le 15 avril 1993, je vous demande donc, monsieur le ministre, dans quel délai seront réalisés les travaux de cette ligne nouvelle Paris-Londres, qui permettrait de relier les deux capitales en un peu plus de deux heures.

Je rappelle, à ce sujet, que l'argument, utilisé par des responsables de la SNCF, visant à mettre en concurrence l'électrification de la ligne Amiens-Boulogne avec la réalisation future du barreau de TGV dit d'Amiens est absolument fallacieux, le TGV ayant pour fonction non pas d'assurer la desserte des villes et stations du littoral, mais de réaliser la liaison la plus courte et la plus rapide entre Londres et Paris.

La réalisation de nouvelles liaisons autoroutières et ferroviaires est indispensable au développement des bassins d'emploi de l'ouest de la Picardie et du Pas-de-Calais, notamment de Beauvais, Amiens, Abbeville et Boulogne-sur-Mer. Ces villes, déjà fortement touchées par le chômage, s'estiment injustement handicapées.

C'est aussi une nécessité pour permettre un accès plus facile entre la façade atlantique et le tunnel sous la Manche.

Monsieur le ministre, comme vous l'avez justement écrit à la page 6 du rapport introductif à ce débat : « Le développement de la grande vitesse et la localisation préférentielle des centres économiques sur les nœuds de communication accentuent la métropolisation et le dualisme du territoire, opposant des zones denses, bien desservies en transport, et des zones à faible densité, mal desservies. »

C'est dans cet esprit, monsieur le ministre, et pour conclure, qu'en raison de l'ouverture prochaine du tunnel sous la Manche je vous demande, en priorité, l'accélération des travaux de l'autoroute A 16 entre Amiens et Boulogne, l'électrification de la ligne SNCF Amiens-Boulogne, la programmation de l'autoroute A 29 Le Havre - Amiens - Saint-Quentin, ainsi qu'une décision rapide en ce qui concerne les tracés de l'autoroute A 1 bis et du TGV Paris-Londres par Amiens.

Je vous remercie de m'avoir écouté. J'espère avoir été entendu. (*Applaudissements sur les travées du RDE, du RPR et de l'Union centriste.*)

M. le président. La parole est à M. de Menou.

M. Jacques de Menou. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la France, avec ses 3 500 kilomètres de côtes, a une incontestable vocation maritime. Sa situation géographique exceptionnelle en fait une porte privilégiée sur l'Atlantique, la Manche et la Méditerranée.

Cependant, les transports maritimes français connaissent un déclin sans précédent. Ce sont toutes les professions de la mer qui voient leur avenir menacé - armateurs, navigateurs, etc.

A l'heure où la concurrence internationale se fait de plus en plus âpre, la flotte française n'arrive pas à faire face aux défis maritimes de demain. Pourtant quatrième puissance exportatrice du monde, la France a vu sa flotte régresser du quatrième rang mondial, en 1978, au vingt-huitième rang, en 1993, derrière l'Allemagne ! Les pertes d'emploi sont, elles aussi, impressionnantes : 43 500 navigateurs en 1960, contre seulement 9 400 aujourd'hui.

Les professionnels comme les élus ont depuis longtemps tiré la sonnette d'alarme face à cette crise, aggravée par la baisse régulière, dans le budget de l'Etat, des crédits alloués à la marine marchande par vos prédécesseurs, monsieur le ministre.

Un nouvel ordre maritime mondial se met donc en place : compétition acharnée, maintien « protectionniste » de certains pavillons au détriment du nôtre.

La France ne peut assister impuissante à la disparition de son pavillon ; cela, notons-le, coûterait beaucoup plus cher à l'Etat - à peu près 1,3 milliard de francs - que son soutien, évalué à 250 millions de francs par an.

Je suis tout à fait conscient, monsieur le ministre, de la difficulté de votre tâche et je salue vos récents efforts pour étendre l'immatriculation TAAF - terres australes et antarctiques françaises - dite pavillon Kerguelen, aux navires de ligne ainsi que pour augmenter le nombre des navigateurs ayant droit à un allègement des charges.

Toutefois, malgré ces nouvelles mesures, il faut absolument aller plus loin.

Rappelons la situation de concurrence très particulière que rencontrent les navires de transport de biens commerciaux ou de passagers. Dès que le bâtiment navigant quitte terre, il se trouve d'emblée en zone internationale. La concurrence y est immédiate et complète. On ne peut donc traiter le problème des sociétés maritimes sur le même pied que celui des sociétés établies sur le territoire.

Cette compétition permanente vulnérabilise toutes les activités, même les plus performantes.

La particularité d'une telle concurrence mondiale commande et justifie, monsieur le ministre, les mesures spécifiques qui vous sont demandées.

Il est clair que les causes conjoncturelles - développement des pavillons de complaisance, dumping, mépris des mesures de sécurité, emploi de marins étrangers à moindre coût, etc. - ne suffisent pas à expliquer ce déclin. S'y ajoutent des causes structurelles, proprement françaises, issues d'une réglementation dépassée et pénalisante.

Deux problèmes majeurs handicapent notre flotte : le poids des charges sociales et le mode de financement des bateaux.

Une budgétisation des charges sociales de l'ENIM allégerait de 20 p. 100 le coût du personnel de notre flotte. L'immatriculation « Kerguelen » a bien montré que le remboursement d'une partie des charges était possible. C'est désormais à tous les navires du registre TAAF ou métropolitain qu'il faut étendre un remboursement porté à 100 p. 100, comme chez nos partenaires armateurs anglais, voire italiens ou danois. Une telle mesure irait dans le sens des recommandations de la CEE et serait, bien sûr, d'une plus grande justice.

Sauver l'armement français suppose aussi que l'on développe les quirats, mode de copropriété des bateaux.

Alors que le régime quirataire, plus souple chez nos partenaires, leur permet d'attirer vers le secteur maritime les capitaux d'investisseurs dont la responsabilité dans la copropriété reste protégée car limitée, le ministère français du budget interprète de manière très stricte le régime des quirats, ce qui a pour effet de décourager l'investissement.

Actuellement les quirats permettent aux armateurs danois de financer leurs bateaux à un taux voisin de 2 p. 100. C'est un avantage considérable quand on connaît l'endettement de nos compagnies maritimes ! Il convient donc d'assurer la protection juridique du quirataire.

En outre, les dispositions fiscales relatives à l'amortissement et à la déductibilité des frais financiers ainsi qu'à la taxation de la plus-value en cas de cession du quirat ne doivent pas être pénalisantes. Une simple interprétation favorable des articles du code général des impôts lèverait ces obstacles, sans coût supplémentaire pour le budget.

Il serait également souhaitable, à titre de rattrapage, d'étendre le régime des quirats non seulement aux bateaux à acheter mais aussi à la flotte en place.

Certes, le pavillon « Kerguelen » constitue déjà un progrès. Toutefois, sa mise en place ne doit en aucun cas se substituer à la défense du pavillon français.

Seules les mesures indispensables que je viens d'évoquer permettront de replacer l'armement français en position de compétitivité et de sauver les 15 000 emplois du secteur.

Je voudrais aborder à présent, monsieur le ministre, le problème particulier du trafic trans-Manche ; l'entreprise BAI-Brittany Ferries, que je connais bien, me permettra d'illustrer mon propos.

Depuis sa création en 1972, la BAI - Bretagne-Angleterre-Irlande - n'a cessé d'être un facteur de développement commercial, financier, touristique, très favorable pour le Grand Ouest, en termes à la fois d'emploi et d'aménagement du territoire.

Avec sept paquebots-ferries, trois bateaux de fret au départ de neuf ports, 155 000 camions transportés et 2 800 000 passagers, la BAI emploie aujourd'hui 2 500 personnes. Elle assure 50 p. 100 du marché à l'ouest du Pas-de-Calais.

Au-delà de la création d'emplois, la BAI a favorisé l'aménagement du territoire, dossier que le Gouvernement place désormais au premier plan.

Rappelons qu'avant son existence les dernières liaisons ouest s'arrêtaient à Cherbourg. En assurant la croissance du trafic trans-Manche à l'ouest, la BAI a considérablement développé les échanges économiques et touristiques entre l'ouest de la France et l'Angleterre. En outre, elle a généré un véritable partenariat des collectivités locales ; celles-ci se sont intéressées à son développement et ont investi dans des sociétés d'économie mixte dans lesquelles nous retrouvons les trois grandes régions Bretagne, Basse-Normandie, Pays de Loire, et six départements, les quatre départements bretons, la Manche et le Calvados, qui sont désormais impliqués dans le financement de la BAI.

Or, cette entreprise se trouve aujourd'hui soumise à une très rude concurrence de la part des armateurs anglais, dans des conditions qui lui sont très défavorables. Sur les mêmes parcours, avec le même trafic, elle doit supporter des coûts bien supérieurs à ceux de concurrents comme P & O.

Le problème réside dans le poids des charges sociales très élevées que supporte la BAI. En Angleterre, ces charges sont pratiquement budgétisées à 100 p. 100 ! Ce différentiel insupportable représente, pour la seule année 1992, un surcoût de 89 millions de francs pour la BAI.

A ce stade, monsieur le ministre, j'estime que la concurrence ne s'exerce pas normalement. La dévaluation sauvage de la livre a servi de révélateur ; elle permet aujourd'hui de mesurer l'ampleur des écarts. De surcroît, la concurrence sera encore plus dure avec l'ouverture du tunnel sous la Manche, qui détournera forcément une part du trafic Nord - Pas-de-Calais - Angleterre.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, il faut rétablir la parité avec l'Angleterre en budgétisant les charges sociales de l'ENIM à 100 p. 100 sans oublier de s'intéresser aux charges sociales hôtelières qui ne relèvent pas de l'ENIM. A défaut de prendre ces mesures, il faudra se résigner à voir le pavillon anglais flotter seul sur le trafic trans-Manche.

Il faudra également porter une attention particulière aux décisions futures. Vous vous préparez à taxer l'hôtellerie des bateaux au taux de 18 p. 100, ce qui entraînerait pour la BAI un surcoût de 25 millions de francs ! Les Anglais appliqueront-ils la même politique ? Faut-il être toujours les premiers à taxer ? J'ai déjà eu l'occasion à cette tribune de tenir les mêmes propos pour d'autres produits comme les fleurs, par exemple.

Vous avez, monsieur le ministre, les moyens de conserver à la France une place prépondérante dans le trafic transmanche. Ne laissez pas passer cette chance pour notre flotte !

Vous nous annoncez des mesures sans précédent. Je me permets d'insister pour que ce ne soient pas des demi-mesures. Il faut redonner confiance à nos armateurs.

La France est une grande puissance exportatrice et ses produits ont besoin des transports maritimes. Elle possède l'un des meilleurs systèmes de formation et le savoir-faire de ses marins est reconnu. S'il disparaît demain, il ne sera plus jamais reconstitué.

La France, à l'heure des catastrophes écologiques, est très attachée à la sécurité maritime. Elle a besoin de sa flotte de commerce dont le rôle en matière de défense nationale a fait ses preuves lors du conflit du Golfe - je pense à l'opération Daguet. Nous avons donc la flotte que nous méritons.

Vous le rappeliez vous-même, monsieur le ministre : « L'objectif du Gouvernement est que la France dispose d'un armement national fort. » Dans ce combat, pour cet enjeu, le groupe du RPR du Sénat vous apporte tout son soutien. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

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

M. Pierre Vallon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, membre de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, j'avais été saisi en 1992, avec mon collègue M. Raymond Forni, député, d'une étude sur le projet de canal Rhin-Rhône et en particulier sur l'impact écologique que pourrait avoir cette liaison.

Au terme de cette étude, qui nous a permis d'entendre, en France et à l'étranger, plus de quatre-vingt-dix personnes dont trois ministres français - dont les positions étaient d'ailleurs divergentes - nous avons dû nous résoudre, mon co-rapporteur et moi-même, à déposer des conclusions séparées, étant pour ma part beaucoup plus favorable à la réalisation de cette liaison que mon collègue député ; j'y reviendrai en conclusion.

M. Emmanuel Hamel. Vous aviez raison !

M. Pierre Vallon. Il est un point, cependant, sur lequel nos conclusions concordent, je veux parler de la nécessité d'étudier de façon beaucoup plus globale l'ensemble des problèmes que pose la saturation des axes de transport Nord-Sud en France.

Un mode de transport ne peut être étudié seul. C'est, en effet, de la comparaison entre les avantages et les inconvénients de chacun des moyens de transport que pourraient être dégagées les solutions optimales, tant pour les utilisateurs que pour les populations concernées.

Le bureau du Sénat ayant à nouveau saisi l'office, je suis actuellement, avec mon collègue Jean-Marie Demange, député de la Moselle, en train d'étudier les réponses que pourraient offrir les nouvelles technologies des transports aux problèmes de la saturation des axes Nord-Sud en Europe.

Nous n'en sommes qu'au début de notre étude, mais il ressort d'ores et déjà de nos premiers entretiens, dont ceux que nous avons eus avec le président de la Confédération helvétique, M. Ogi, que vous connaissez bien, monsieur le ministre, et avec le ministre des transports autrichiens que la circulation croissante des biens et des personnes entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord risque de poser, dans les années qui viennent, des problèmes inextricables si rien n'est fait d'ici là.

Les axes de communication entre ces deux parties de l'Europe sont déjà à la limite de la saturation pendant plusieurs périodes de l'année. Elu de la région Rhône-

Alpes, je suis particulièrement et directement concerné par l'évolution du trafic dans le couloir rhodanien et je m'inquiète d'autant plus que les interlocuteurs que nous avons rencontrés la semaine dernière en Suisse et en Autriche nous ont confirmé leur intention de maintenir les mesures de restriction au transit des poids lourds prises dans ces pays ; cela ne manquera pas de détourner une part croissante du trafic vers nos autoroutes, pourtant déjà très largement saturées.

Même si on constate, à l'heure actuelle, une certaine stagnation en volume du tonnage des marchandises transportées du fait du marasme de nos économies, tous les instituts de prévision sont pessimistes quant à l'évolution des transports routiers pour les prochaines années.

L'évolution à long terme de la demande de transport ne dépend pas, en effet, que du niveau de l'activité économique.

Il ne faut jamais oublier, par exemple, que l'encombrement saisonnier de certains axes routiers résulte essentiellement de l'augmentation de la circulation des voitures particulières. Mais il s'agit d'un phénomène sur lequel nous n'avons que très peu de prise. Pour les Français, et pour tous les Européens en général, le droit de circuler fait aujourd'hui partie intégrante des libertés fondamentales, et on ne voit pas comment on pourrait y apporter des restrictions sans soulever immédiatement de très vives oppositions.

Toute politique d'aménagement des transports ne peut donc porter essentiellement que sur le trafic de marchandises. Mais, là aussi, il faut être prudent : l'élimination des frontières et la création d'un grand marché à l'intérieur des douze pays de la Communauté entraîneront de façon irrémédiable une augmentation du volume des marchandises transportées.

On peut même dire que le bon fonctionnement du système des transports constitue un facteur essentiel du processus d'intégration européenne.

Dès lors, on ne voit pas comment il serait possible d'inverser l'évolution actuelle qui fait que la circulation des poids lourds étrangers présente une croissance supérieure à celle des poids lourds nationaux, d'autant que près de la moitié de ces poids lourds étrangers qui circulent sur le réseau routier français sont, en fait, en transit entre deux pays voisins de la France.

Notre débat d'aujourd'hui porte sur les transports nationaux je le sais bien -, mais il ne faut pas oublier le poids, sur certaines liaisons, du trafic international. Ainsi, dans la vallée du Rhône, 40 p. 100 des transports de marchandises correspondent déjà à des échanges internationaux.

Il s'agit donc là d'un problème difficile auquel il faut d'ores et déjà réfléchir si l'on ne veut pas connaître très bientôt une complète saturation de l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille.

Une étude des services de votre ministère intitulée *L'axe A 7-A 9 à l'horizon 2010* aboutit à des conclusions inquiétantes.

Les conditions de circulation sur l'A 7, l'autoroute Lyon-Marseille, vont continuer à se dégrader, tout particulièrement pendant la période estivale, et cette dégradation va se poursuivre jusqu'en 2000, c'est-à-dire jusqu'à la mise en service complète de l'A 75 Clermont-Ferrand-Béziers et de l'A 51 Marseille-Sisteron-Grenoble. Or, les travaux sont loin d'être terminés.

Par ailleurs, malgré ces possibilités nouvelles de délestage, la croissance du trafic voyageurs et marchandises pourrait conduire, selon cette étude, à l'horizon 2010, à

une circulation de 130 000 véhicules par jour sur l'A 7 et l'A 9 ; cela entraînerait des bouchons environ deux jours sur trois pendant les mois d'été et dix jours par mois en moyenne pour le reste de l'année.

Une telle situation serait difficilement acceptable pour les usagers des transports, mais aussi pour les populations voisines de ces axes routiers.

Notre mission en Suisse et en Autriche nous a d'ailleurs confortés dans l'idée que la politique des transports devra de plus en plus se soucier du confort de vie des populations concernées par les grandes infrastructures routières.

Nos interlocuteurs ont été formels : dans certaines vallées alpines, il n'est d'ores et déjà plus possible de laisser augmenter la circulation des poids lourds sans entraîner immédiatement des réactions hostiles et parfois violentes des habitants concernés. Il s'agit là du problème des écopoints que vous devez bien connaître, monsieur le ministre. Compte tenu de la réaction de ses habitants, l'Autriche a été obligée de limiter la circulation des poids lourds qui la traversent du nord au sud.

La France, où les vallées sont moins enserées que dans les pays purement alpins, conserve une certaine marge de manœuvre, mais il ne faudrait pas pour autant sous-estimer les aspects environnementaux du problème des transports.

Dès lors, il va nous falloir faire preuve d'imagination et de détermination pour définir une approche globale des transports qui permette de concilier, au mieux, les exigences des transporteurs et les légitimes revendications de l'opinion publique.

Comme le disait l'ancien préfet de la région Rhône-Alpes, Gilbert Carrère, il faut désormais apprendre à concilier « une mobilité accrue dans un espace raréfié ».

Nous n'en sommes qu'au début de notre étude, mais nous avons déjà l'impression que la France n'a peut-être pas eu autant de détermination et d'imagination que certains pays voisins pour chercher des solutions nouvelles.

L'évolution du transport ferroviaire montre bien qu'en France « la route continue à manger le rail ».

Nous avons donc eu l'idée de visiter tout d'abord la Suisse et l'Autriche, car ces deux pays sont assez remarquables en matière d'essor du rail. Quant au coût, il faudra peut-être en reparler.

Il faut dire, à la décharge des usagers de la route, que les solutions offertes par le chemin de fer ou par les voies fluviales - nous y reviendrons tout à l'heure - ne sont pas toujours très attirantes en France.

Depuis quelques mois, la SNCF semble enfin déterminée à étudier sérieusement des solutions alternatives au transport routier.

Je ne citerai que quelques-uns de ces projets que nous sommes en train d'étudier et d'évaluer à l'Office : l'auto-route ferroviaire, appelée aussi « route roulante », qui devrait permettre de transporter à grande vitesse les ensembles routiers accompagnés de leurs chauffeurs ; le transport bimodal, qui permet de constituer les trains par assemblage direct de semi-remorques routières et de bogies sans utiliser de wagons ; enfin, le transport combiné automatisé où les conteneurs sont triés et répartis sur des navettes par des installations robotisées. Il s'agit du système commutor, que nous sommes allés étudier à Trappes. Aujourd'hui, ce n'est qu'une expérience pilote, mais riche d'avenir. Certains pays l'utilisent déjà ; la Suisse notamment consent un effort de 15 milliards de francs suisses afin de créer des tunnels pour faire passer des conteneurs.

Tels sont quelques-uns des projets à l'étude à la SNCF. Mais ces solutions sont d'ores et déjà mises à la disposition des transporteurs, de façon facultative aux États-Unis, par exemple, ou d'une manière beaucoup plus contraignante en Suisse et en Autriche.

Alors que nous sommes, avec le TGV, très largement en avance sur le reste du monde pour le transport des voyageurs, nous avons pris du retard pour tout ce qui concerne la complémentarité du rail et de la route.

Des exemples récents, dont celui du tracé du TGV Sud-Est, nous ont montré qu'il sera de plus en plus difficile de faire accepter de nouvelles infrastructures par les populations concernées ; c'est une raison de plus pour essayer d'utiliser au mieux les infrastructures existantes, le rail mais aussi les voies navigables.

Si les autres moyens de transport et le transport combiné sont quelque peu délaissés en France au seul profit de la route, c'est peut-être qu'ils n'ont pas toujours su s'adapter aux exigences actuelles des chargeurs.

La technique des flux tendus, aussi bien pour la production que pour la commercialisation, exige désormais une grande souplesse et une grande fiabilité des moyens d'approvisionnement.

Si l'on veut développer l'intermodalité et, pour ce faire, obtenir une bonne connexion tout au long de la chaîne de transport, il va falloir imaginer et mettre en place des technologies nouvelles adaptées aux contraintes actuelles de l'économie.

Avec mon collègue de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, nous étudions actuellement et sans aucun *a priori*, tous les projets qui, dans le monde entier, sont destinés à mieux utiliser les infrastructures existantes : route, rail et navigation fluviale ou maritime. Je pense que notre rapport sera publié lorsque le débat sur la politique des transports aura également eu lieu à l'Assemblée nationale.

En apportant des informations précises sur les nouvelles technologies et surtout des éléments de comparaison internationale, j'espère que l'Office pourra vous aider à définir les grandes lignes de la politique des transports.

Avant de conclure, je reviendrai sur la liaison Rhin-Rhône. Je constate que, de manière générale, la voie fluviale a été pratiquement délaissée en France, contrairement à ce qui se passe dans d'autres pays européens, tels que l'Allemagne, la Belgique et la Hollande, où le transport par voie fluviale est très important puisqu'il représente plus de 50 p. 100 du transport total de marchandises.

Après l'ouverture récente de la liaison Rhin-Main-Danube, qui permet de joindre Rotterdam à la mer Noire, la réalisation finale du canal Rhin-Rhône s'impose comme un axe européen indispensable.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Pierre Vallon. Ces quelque 200 kilomètres à réaliser permettront enfin à de nombreuses régions, de Marseille à Strasbourg, de trouver un nouveau dynamisme. En plus de la complémentarité du fer et de la route, ce sera une occasion pour le gouvernement français de mettre en application une réelle politique d'aménagement du territoire.

Dans votre rapport sur le plan fluvial, monsieur le ministre, vous n'évoquez que la liaison Seine-Nord. Encore Paris et l'Ile-de-France ! Pouvez-vous nous préciser vos intentions à ce sujet ?

En terminant, je voudrais vous remercier d'avoir eu le courage d'ouvrir ce débat publiquement dans les premiers mois d'exercice de vos fonctions. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

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

M. Michel Moreigne. Monsieur le ministre, dès le mois de mai dernier, vous avez fait part de votre intention de lancer un grand débat sur l'intermodalité des transports. Ce débat s'est quelque peu élargi. La preuve en est donnée aujourd'hui avec, d'une part, un décret de convocation du Parlement signé du Président de la République comportant, à l'ordre du jour des assemblées, une déclaration du Gouvernement suivie d'un débat sur les transports intérieurs en général et, d'autre part, le fait que beaucoup d'entre nous ont largement dépassé le cadre d'un tel débat. Je ne ferai donc qu'imiter mes prédécesseurs en débordant moi aussi ! (*Sourires.*)

Nous nous situons dans la continuité de la loi du 30 décembre 1982, qui a défini un cadre juridique pour chaque mode de transport et fixé quatre objectifs : efficacité économique, progrès social, aménagement urbain meilleur et développement régional. Ces objectifs seront atteints grâce à une politique globale des transports faisant appel à la planification décentralisée.

Monsieur le ministre, vous nous avez adressé un rapport introductif à ce débat. Je me dois de manifester une certaine inquiétude quant aux réponses que vous nous apporterez sur la limite de la politique des transports en tant qu'instrument d'équilibre du territoire, inquiétude qui tient à la définition d'un nombre limité d'objectifs entre lesquels il conviendrait de répartir les investissements d'infrastructures après une sélection, dans chaque catégorie, des opérations présentant la meilleure efficacité au moindre coût.

Les régions Limousin, Auvergne - en un mot tout le Massif central - seront-elles prise en compte ? A l'évidence, elles ont besoin d'accueillir sur leur territoire davantage d'activités et davantage d'hommes. Nous serons donc particulièrement attentifs, en région Limousin, aux choix que vous proposerez et aux réponses que vous apporterez. Des actions vigoureuses de l'Etat sont en effet nécessaires dans les domaines qui permettront de conforter notre activité régionale.

La poursuite du programme d'investissements routiers est un objectif tout à fait prioritaire. En effet, dans la mesure où le Limousin est une région peu urbanisée, il lui faut s'amarrer davantage sur les grands courants d'échanges, non seulement entre le Bassin parisien et la région méditerranéo-ibérique - axe Nord-Sud, mais encore entre le centre de l'Europe et la façade atlantique, pour intégrer le maillage des villes du Centre Ouest. La poursuite active du programme routier national et du programme spécifique au Massif central est la condition nécessaire à la réalisation de cet objectif.

Si priorité est bien donnée à l'achèvement de l'auto-route A 20 pour la portion Vierzon-Brives non concédée, qui est donc du ressort de l'Etat, le problème se pose pour les liaisons transversales. La mise à deux fois deux voies, pratiquement achevée de la RN 145 entre La Croisière et Guéret intégrera, Limoges, La Souterraine et Guéret dans une même dynamique.

Priorité doit aussi être donnée, dans le prochain plan, à l'ouverture vers les régions Auvergne et Rhône-Alpes ainsi que vers le centre de l'Europe, avec la Centre-Europe - Atlantique, dont le tronçon Guéret-Montluçon est reconnu comme étant dangereux. La sécurité y est, en effet, gravement compromise du fait des deux seules voies

actuelles sur lesquelles circulent 20 p. 100 de poids lourds avec des pointes à 25 000 véhicules par jour, ce qui est considérable.

On ne parviendra à achever le désenclavement de la Creuse, l'ouverture du Limousin sur Montluçon, l'Auvergne et le centre de l'Europe qu'à condition de refuser une France duale et d'établir un calendrier de réalisations qui ne dépasse pas deux plans à venir. Je me permets d'insister pour des raisons d'efficacité et, en fixant une telle échéance, je ne me montre pas déraisonnable.

Il en va de même des structures ferroviaires : le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse intègre, certes, le Limousin mettant, à terme - mais quand ? - Limoges à deux heures de Paris, via Châteauroux. Après avoir bénéficié, voilà quelque vingt ans, de l'une des meilleures dessertes de l'époque avec le Capitole, il est temps de progresser à nouveau en procédant à des travaux de modernisation permettant d'améliorer le temps de parcours entre Limoges et Paris.

Le réseau ferroviaire doit également contribuer à l'amélioration des liaisons transversales, au premier chef Bordeaux-Limoges-Lyon, via Guéret et Montluçon, ce qui nécessiterait, si l'on avait la volonté de maintenir cette ligne, la mise en œuvre d'un matériel roulant moderne pour remplacer le vieux turbotrains quelque peu essoufflé !

Cette liaison ferroviaire ne peut en effet raisonnablement pas être remplacée par la route, notamment en raison de la partie à deux voies seulement de la RN 145, dont je vous ai décrit l'état tout à l'heure.

L'abandon des lignes transversales, des petites lignes, et leur remplacement par la route sont, je me permets de le dire, d'une logique économique discutable. En effet, si l'on intègre les coûts d'investissement, d'entretien et de déneigement des voies départementales concernées, la charge transférée aux collectivités locales devient insupportable !

Certains orateurs ont évoqué le problème des transports scolaires, pour l'essentiel à la charge des conseils généraux. Monsieur le ministre, peut-être pourriez-vous être un excellent ambassadeur auprès du titulaire de Bercy pour lui suggérer de faire bénéficier les transporteurs titulaires des contrats de transports scolaires de carburant détaxé. Cela arrangerait bien les conseils généraux !

Le plan de réorganisation territoriale de la SNCF pose problème. La commission d'enquête sénatoriale a souligné les conditions dans lesquelles la société nationale remplit ses missions de service public, les relations qu'elle entretient avec les collectivités locales et son rôle en matière d'aménagement du territoire. La « mésentente profonde et dangereuse » qui règne entre la SNCF et ses interlocuteurs, - les collectivités locales en mal de « dialogue contractuel » et les usagers qui dénoncent « une dégradation de la qualité du service » - a été évoquée.

Que deviennent, dans ces conditions, les notions de service public et d'aménagement du territoire, ainsi que le rôle dévolu à la SNCF ? Le projet de découpage des nouvelles structures régionales de la société nationale tendant à réduire le nombre des régions de vingt-trois à douze vaut-il dans le sens d'un meilleur service public et d'un meilleur aménagement du territoire ? La SNCF peut-elle continuer à passer des contrats avec les régions en les ignorant, alors qu'elle met, en place, en même temps, une réorganisation territoriale d'une telle ampleur ? Le sort des personnels est-il suffisamment pris en compte ?

C'est à ces questions essentielles sur les liaisons routières ou ferroviaires, notamment transversales, que je souhaiterais obtenir une réponse favorable, vous le devinez. Le transport intérieur s'inscrit dans la logique d'un

aménagement du territoire harmonieux et soucieux d'équité et de développement partagé. Faute de prendre en compte les régions fragiles, nous verrons à coup sûr se constituer une France duale. Nous ne voulons pas que, par choix de la rentabilité la plus immédiate des investissements, des régions entières soient condamnées à un déclin définitif.

M. François-Poncet a évoqué la rentabilité différée ; qu'il en soit remercié ! A défaut d'une telle approche, le Gouvernement porterait une atteinte grave à un aménagement du territoire où la solidarité serait absente. (*Applaudissements sur les travées socialistes. – M. François Blaizot applaudit également.*)

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

M. Serge Vinçon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne crois pas que nous puissions débattre des transports intérieurs à l'occasion de cette session extraordinaire sans évoquer la situation d'Air France. Les difficultés du groupe sont d'ailleurs telles que la compagnie mère pourrait entraîner dans sa chute Air Inter, sa filiale intérieure, ce qui justifierait, si besoin en était, mon intervention dans ce débat.

A chaque franc supplémentaire perdu, je me demande où l'on va s'arrêter. On est arrivé à 3,8 milliards de francs de perte en six mois, soit l'équivalent du prix d'un Airbus par mois. Nous ne tiendrons pas longtemps ce rythme et c'est à juste titre, monsieur le ministre, que vous avez considéré la compagnie « en danger de mort ». En clair, Air France est dans une situation de quasi-faillite. Ces mots sont forts, mais la réalité est préoccupante. Il nous faut donc réagir.

A chaque franc supplémentaire perdu par Air France, je me dis aussi qu'il est dommage de ne pas avoir été écouté voilà quelques mois. En effet, tout ce qui se passe aujourd'hui était prévu par le Sénat.

Mon collègue et ami, M. Ernest Cartigny, qui présidait la commission de contrôle « Air France », pourrait encore bien mieux que moi dresser ce constat.

On nous a affirmé à l'époque qu'il était plus facile de critiquer que d'agir. Mais une commission de contrôle parlementaire est une formidable plate-forme d'observation et ses conclusions auraient dû être prises en considération.

M. Xavier de Villepin. Très bien !

M. Serge Vinçon. Nous estimions le sureffectif à 10 000 personnes. Ce chiffre avait, en son temps, été contesté par les pouvoirs publics et par la compagnie. Et pourtant, le premier plan de redressement de la compagnie a supprimé théoriquement 5 000 postes. Le deuxième plan annoncé devrait supprimer 4 000 postes d'ici à la fin de 1994. Au total, cela fait 9 000 postes. Nous n'étions pas loin d'avoir vu juste et nous en sommes pratiquement à l'estimation initiale !

On pourrait nous dire : « Eh bien voyez, nous enregistrons vos observations, nous supprimons des postes, ce qui est conforme aux orientations que vous souhaitiez ». Pourtant, il n'en est rien. Quelle est la différence entre ce que nous demandions voilà deux ans et ce qui se passe aujourd'hui ? Simplement, c'est le temps perdu.

Souvenons-nous : le rachat d'UTA fut pour tous les personnels un choc sans précédent. Tout était possible, tout était attendu : le groupement avait fait naître en chaque salarié une inquiétude pour son propre sort, mêlée pourtant d'un sentiment de confiance dans le nouveau groupe. Chacun savait que le personnel serait moins nombreux dans une seule structure que dans trois compagnies éclatées. Chacun espérait même une remise en ordre

énergique. Or le groupe n'a pas profité de cette occasion exceptionnelle qui lui était offerte, et nous en payons aujourd'hui le prix.

Bien sûr, il faut accompagner ces réductions d'effectifs de plan sociaux, mais je crois que la réussite du groupe ne se fera qu'au prix d'une remise à plat des structures pléthoriques, d'un changement de mentalité, d'un élagage inévitable de certains services et, surtout, d'un « parler vrai ». Que l'on cesse d'alourdir les entreprises nationales par ces nombreuses nominations venues de l'administration, parfois des cabinets : elles ont besoin d'hommes d'entreprise.

Nous ne pouvons rester passifs face à la situation que connaît Air France aujourd'hui, parce que cette société porte nos couleurs. Nous avons connu, en matière de transport maritime, un exemple équivalent, et ce précédent doit nous faire réfléchir.

Les membres du groupe auquel j'appartiens sont tous derrière le Gouvernement, monsieur le ministre, pour appuyer et soutenir les décisions courageuses qui s'imposent, car il n'existe pas d'autre alternative que réagir et vite.

Bien entendu, il ne faut pas nier ce qui a été entrepris en matière de productivité du personnel au sol et de coût de l'activité du personnel navigant.

Bien sûr, nous ne pouvons pas passer sous silence les ambitions affichées d'un retour à l'équilibre en 1995. Cet objectif doit être atteint.

Air France ne représente cependant pas tout le transport aérien.

Je souhaite maintenant évoquer trois points qui sont du ressort exclusif des pouvoirs publics.

Le premier concerne la concurrence internationale. Je voudrais faire écho au remarquable rapport de M. le rapporteur général, Jean Arthuis, consacré aux délocalisations. Ce document contient une mine d'informations et aborde la question du transport aérien.

M. Arthuis prend l'exemple du transport maritime et de ce que l'on appelle le « pavillon Kerguelen », qui permet de regrouper sur un même bateau des équipages français et internationaux. Se pose alors une question simple : « Ce qui était possible dans le transport maritime est-il inconcevable dans le transport aérien ? » Selon moi, agir de même en matière aérienne est envisageable, peut-être pas tout de suite, mais dans l'avenir. Je pense en particulier à une autre compagnie européenne dont une publicité récente affirme très clairement la vocation mondiale de ce secteur.

Dans le contexte actuel de guerre des prix, la première compagnie qui recourrait à un tel procédé prendrait un avantage déterminant et toutes les autres seraient obligées de suivre. Il s'agirait, ne l'oublions pas, du processus classique de délocalisation, aux conséquences dramatiques pour l'emploi en Europe.

Un autre exemple de cette concurrence mondialisée concerne la maintenance. Le même rapport évoque la possibilité de maintenance des avions à l'étranger. Il reproduit les propos tenus par M. Attali à ce sujet selon lesquels « si de tels travaux étaient envisagés, ils n'interviendraient qu'une fois assurés des plans de charge des centres d'entretien français, notamment celui de Toulouse ».

Si je comprends bien cette analyse, on ne va pas délocaliser tout de suite, mais on pourrait très bien le faire demain ! L'Etat deviendrait ainsi actionnaire des délocalisations. Ce serait un comble !

Or ce n'est pas une hypothèse d'école. Ainsi, Japan Airlines a annoncé le transfert vers la Chine d'une partie des opérations de maintenance sur ses avions à partir de 1996. Cela a pour but d'assurer à la compagnie une plate-forme de maintenance à faible coût, ce qui devrait lui faire économiser plusieurs millions de dollars. Nous apprenons que la société Lufthansa est elle aussi tentée. Soyons conscients des conséquences de ce qui ressemble à un sauve-qui-peut généralisé.

Monsieur le ministre, ces données étant intégrées, il vous revient de prévoir l'avenir. C'est en fonction de cette prévision que vous comme nous serons jugés.

Le deuxième point que je souhaite évoquer a trait à l'accès au marché communautaire. Il suscite une question de ma part : comment les compagnies extérieures à la Communauté pourront-elles accéder au marché communautaire et faire de la desserte dans notre grand marché intérieur ? Comment négociera-t-on les droits de trafic ? Où en est-on de l'accord bilatéral avec les Etats-Unis, les Anglais et les Allemands ayant réglé cette question ? Nous connaissons tous l'enjeu fondamental de ces questions, et pourtant il me semble que ce dossier n'a pas beaucoup évolué depuis cinq ans.

Le troisième point concerne la régularité du trafic. Les retards sur les vols sont beaucoup trop fréquents et toujours imputés aux aéroports d'arrivée. C'est un mélange d'anarchie et de réglementation locale. Il existerait ainsi seize ou dix-sept systèmes de contrôle aérien différents en Europe. C'est trop.

Ce dossier n'avance pas non plus comme il faudrait. Nous comptons sur vous pour prendre l'initiative.

L'Europe du transport aérien doit se montrer crédible, mais l'est-elle aujourd'hui ?

Parlons maintenant d'aménagement du territoire national. Nous savons qu'il existe un plan autoroutier et un plan TGV. En revanche, aucun n'a été mis en place dans le domaine aérien. Pis, aucun plan ne vient coordonner ces trois moyens de déplacement qu'il conviendrait de rendre complémentaires et non concurrents.

Le premier TGV mis en service, sans concertation, a concurrencé directement Air Inter sur la ligne Paris Lyon. L'Etat actionnaire de la SNCF contrecarrait les efforts de l'Etat actionnaire d'Air Inter, qui perdait 500 000 passagers dès la première année.

Dans le cadre des privatisations à venir, il faut reconnaître que la situation d'Air France n'est pas propice aujourd'hui à cette initiative. Toutefois, n'oublions pas un élément du groupe qui ne devrait pas être exclu de ce mouvement, je veux parler d'Air Inter, qui reste une compagnie saine et prometteuse avec sa flotte moderne, un personnel motivé, une dette qui excède à peine 2 milliards de francs et un savoir-faire unique en Europe pour les vols court et moyen courrier.

Une telle ouverture permettrait peut-être aux collectivités locales d'entrer dans le capital d'une entreprise qui joue un rôle central dans leur développement.

Dans le même ordre d'idée, ne convient-il pas de s'interroger sur la possibilité de la vente de tout ou partie des parts détenues par la SNCF ?

En effet, n'existe-t-il pas quelque paradoxe à ce qu'une entreprise nationale devant enregistrer plusieurs milliards de francs de déficit cette année s'endette ou sollicite les budgets publics et continue à participer au conseil d'administration de l'un de ses principaux concurrents, alors qu'elle pourrait alléger le poids de ses pertes en cédant des actifs qui ne sont pas indispensables à l'exercice de ses activités principales ?

Nombre de questions se posent quant à l'avenir du transport aérien. Il est temps de les aborder avec sérieux et raison. L'image et le rôle de la France, pionnière dans ce secteur, sont véritablement en jeu. Oui, le temps de la réforme est venu. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.)*

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

M. Ernest Cartigny. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je remercie mon ami Serge Vinçon des propos aimables qu'il a tenus à mon égard.

M. Xavier de Villepin. Mérités !

M. Ernest Cartigny. Voilà deux ans déjà, nous étions en effet tous deux embarqués sur un même bateau - si j'ose dire en parlant du transport aérien - et nos analyses s'étaient rejointes totalement au sein de la commission de contrôle « Air France » du Sénat.

Notre collègue a traité d'Air France ; je n'y reviendrai pas aujourd'hui si ce n'est pour dire qu'il a parlé, à juste titre, du temps gâché à attendre et à hésiter. Je crois effectivement que le problème est là. Il a évoqué la nécessité de dire la vérité et c'est essentiel.

Quand vous dites, monsieur le ministre, qu'Air France est en danger de mort, vous avez raison mais c'est à ce groupe, comme à ses dirigeants, d'en prendre conscience et de se remettre totalement en question. Nous n'en sommes pas là, malheureusement, et de loin. Ce n'est qu'ensuite que la collectivité nationale dans son ensemble aura le devoir d'agir pour l'aider dans son effort et, à cet égard, la privatisation que nous avons votée est une excellente voie pour y parvenir. Pour le moment, disons que si le diagnostic ministériel est parfait, le traitement appliqué ne l'est pas. Voilà pour Air France.

Mais l'essentiel de mon intervention traite de ce que l'on appelle en termes techniques « l'intermodalité des modes de transport ».

Si j'interviens dans ce débat, c'est surtout pour déplorer une situation figée par l'inertie administrative, par le manque de courage politique, par les habitudes des hommes et par le poids des grands corps de l'Etat ; je veux parler du cloisonnement.

Nous avons une direction des transports terrestres ancrée à une entreprise géante, une direction des routes qui tisse et entretient un maillage routier et autoroutier particulièrement dense, une direction de l'aviation civile qui contrôle le transport aérien intérieur le plus performant d'Europe, et, pour être complet, un service de voies navigables ; mais, de coordination, point. Chaque direction est totalement autonome, construite par des générations de brillants ingénieurs des Mines, des Ponts et Chaussées ou de l'Aviation civile qui se côtoient sans jamais pouvoir travailler ensemble.

En d'autres termes, il n'y a pas de vraie coordination entre le fer, la route et l'air. Or une politique de transport doit, semble-t-il, commencer par cette vision d'ensemble, cette coordination indispensable des idées, des projets et des réalisations. Il y a des schémas autoroutiers et des schémas de transport aérien, mais, sauf erreur de ma part, il manque un schéma d'ensemble des transports intérieurs, de tous les transports intérieurs.

Il est tout à fait révélateur que la dernière initiative prise dans ce domaine, je veux parler de la LOTI, la loi d'orientation des transports intérieurs, n'évoque jamais les transports aériens. Puisque c'est une loi, nous avons, nous parlementaires, notre part de responsabilité et je tiens à constater cet état de fait.

Chacun raisonne, calcule et investit dans son coin, sans apparemment jamais se poser la question de savoir si cela est compatible avec ce que fait le voisin. Ce cloisonnement génère des gaspillages et des erreurs parfois irréversibles et qui coûtent honteusement cher.

Je me permettrai deux remarques à cet égard.

La première concerne la « concurrence-complémentarité air-fer ». Les compagnies aériennes intérieures subissent périodiquement des augmentations de redevances qui les pénalisent lourdement face au fer.

Je cite les propos figurant dans un rapport budgétaire de 1991 de notre excellent collègue et ami, Marcel Fortier, qui, pendant tant d'années, fut le rapporteur éclairé et écouté du budget de l'aviation civile : « Ces majorations de redevances accroissent les handicaps de la compagnie intérieure, tant vis-à-vis des autres compagnies aériennes européennes que vis-à-vis de son principal concurrent. En effet, d'une part, les compagnies intérieures françaises sont les seules compagnies aériennes en Europe à être passibles de la taxe intérieure sur les produits pétroliers ; d'autre part, aucune taxe particulière n'affecte ou ne pénalise le transport ferroviaire, en particulier le TGV. Les relèvements de charges consécutifs à la création du budget annexe de l'aviation civile constituent un nouveau facteur de déséquilibre dans la concurrence entre le fer et l'aérien. »

M. Marcel Fortier poursuivait : « Peut-être les pouvoirs publics ont-ils délibérément choisi de privilégier le TGV. Encore faut-il que cela soit clairement annoncé. » J'ajouterai – car ce que je viens de citer date de 1991 – que la taxe intérieure sur les produits pétroliers n'est plus perçue depuis le 1^{er} janvier 1993, pour cause d'harmonisation européenne, mais l'alourdissement des autres redevances a accru anormalement le handicap du transport aérien intérieur par rapport aux autres.

Ma seconde remarque concerne la « concurrence-complémentarité fer-route ».

Elu d'un département de banlieue, je subis matin et soir, comme des centaines de milliers d'hommes et de femmes, les embouteillages permanents qui nous mènent inexorablement à l'asphyxie et, en attendant, coûtent à nos concitoyens des millions d'heures de vie gaspillées, et cela quand tout va bien, si l'on peut dire, alors qu'aucune grève de la SNCF, de la RATP ou du RER ne vient donner au transport des Franciliens le caractère insupportable de la punition organisée.

Dans votre document introductif au débat, vous avez évoqué, monsieur le ministre, le droit des citoyens au transport qui, par la force des choses, se confond souvent avec le droit au travail.

Alors, sans doute, monsieur le ministre, faudra-t-il bien un jour que nous ayons le courage d'harmoniser ce droit avec celui de la grève dans les transports publics.

Je ne crois pas exagérer en disant, par ailleurs, que l'intermodalité, la « concurrence-complémentarité fer-route » dans cette région d'Ile-de-France est trop souvent ignorée.

Je citerai deux exemples, parmi des dizaines.

Combien de personnes venant de la banlieue nord et se rendant à leur travail à Paris en voiture seraient heureuses de prendre le RER à Roissy, par exemple, allégeant ainsi le trafic sur l'autoroute A1, si seulement un parking existait pour leur permettre de laisser leur véhicule ?

Est-il excessif d'affirmer qu'Orlyval, actuellement en quasi-faillite, serait bondé de voyageurs en transit si l'orientation et la longueur du tracé avaient été étudiées en fonction de l'usage auquel il était destiné ?

C'est pourquoi, je vous demande, monsieur le ministre, de créer dès demain, car cette mesure ne coûte pas cher, la cellule de réflexion intermodale du transport intérieur fer-air-route, chargée d'entendre, dans un processus de concertation totalement ouverte, la puissance publique, les instances territoriales, les transporteurs, les exploitants, les constructeurs et les usagers, cellule dont le feu vert serait le passage obligé de toute décision politique.

Monsieur le ministre, vous me répondrez peut-être tout à l'heure que cette cellule existe déjà sous une forme ou sous une autre. Permettez-moi d'anticiper une telle réponse en disant que, si tel est le cas, il faut en changer tout de suite, car, au vu des résultats, elle est totalement inopérante !

En effet, et ce sera ma conclusion, même si nous parvenions à établir un schéma directeur fer-air-route cohérent pour la région d'Ile-de-France, par exemple, rien ne serait réglé s'il n'était pas établi en harmonie et en complémentarité avec ceux des autres régions.

L'aménagement du territoire, monsieur le ministre, passe aussi obligatoirement par là. (*Applaudissements sur les travées du RDE, de l'Union centriste, des Républicains et Indépendants et du RPR.*)

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

M. Raymond Bouvier. Monsieur le président, mes chers collègues, le rapport introductif au débat parlementaire sur la politique des transports qui nous a été remis par M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme indique que notre discussion d'aujourd'hui « doit permettre d'établir les lignes directrices d'une politique globale de transport et de mettre en perspective les différentes réformes nécessaires à la mise en œuvre des grandes orientations proposées ».

Une politique globale de transport doit répondre, nous semble-t-il, aux trois logiques qu'a rappelées M. le ministre : une logique de marché et de compétitivité, une logique de solidarité et de service public, une logique de cadre de vie et d'organisation de l'espace. Ces logiques, qui peuvent paraître contradictoires, doivent devenir complémentaires.

La mise en perspective des différentes réformes nécessaires à la mise en œuvre des grandes orientations proposées a déjà été largement entamée par notre excellent collègue Hubert Haenel dans son rapport sur la SNCF, pour ne parler que de ce secteur particulier, mais combien important, des transports.

En matière de transports ferroviaires, auxquels je limiterai volontairement mon propos, le Gouvernement vient de prendre des décisions courageuses, diversement appréciées, certes, mais qui, tant pour le TGV Est que pour le TGV Méditerranée, vont permettre une mise en chantier rapide. Ces décisions, notamment pour ce qui concerne le TGV Est, s'inscrivent dans une volonté de rattacher notre territoire à l'Europe par de nouveaux branchements TGV.

Cette volonté devrait être encore mieux affirmée et je me contenterai d'illustrer mon propos d'un exemple que d'aucuns qualifieront peut-être de « local » mais qui pose des problèmes et met en relief les difficultés qu'il y a à faire cohabiter logique économique et service public.

Les élus et les usagers du nord du département de la Haute-Savoie ont, à plusieurs reprises, exprimé leur surprise et leur mécontentement face à une absence de desserte régulière et quotidienne par TGV des gares d'Anne-

masse, seconde agglomération du département, « posée » sur la frontière suisse, de Thonon, capitale du Chablais, et d'Evian-les-Bains, haut lieu du tourisme français.

Quelle est la situation ? La gare de Genève bénéficie désormais de six aller-retour quotidiens avec Paris. Je m'en réjouis, mais je m'étonne que les voyageurs en provenance de Paris et à destination d'Annemasse et inversement d'Annemasse à destination de Paris soient toujours dans l'obligation de descendre du train en gare de Bellegarde, de patienter longuement sur le quai afin de prendre une correspondance : cela ne se justifie pas. Comment admettre, en effet, que n'existe aucune liaison TGV entre Paris et Annemasse ou Evian quand il y a six aller-retour entre Paris et Genève ?

Vous imaginez quelles ont été les réactions lorsque nous avons appris, au mois de septembre 1992, voilà tout juste un an, qu'un projet était à l'étude visant à améliorer la desserte Genève-Paris sans même que la Haute-Savoie soit nommée. On souhaitait réduire de quinze minutes la durée du voyage entre Paris et Genève grâce à un investissement de 1,3 milliard de francs et on évoquait également la possibilité d'augmenter le nombre des aller-retour quotidiens.

Interrogée sur ces éléments et sur cette demande de desserte des villes d'Annemasse, de Thonon et d'Evian-les-Bains, la SNCF répondait de manière surprenante, s'appuyant sur des études de marché internes qui ne laissaient pas espérer un volume suffisant de clientèle sur cette liaison.

Deux solutions étaient néanmoins proposées : la première nécessitait un investissement de la part de la collectivité de 90 millions de francs, la seconde supposait une prise en charge, toujours par la collectivité, d'un surcoût de 3 millions de francs pour 250 jours de circulation.

Il était d'ailleurs précisé que la SNCF ne pourrait faire face à ces charges supplémentaires et que la mise en œuvre de l'une ou l'autre de ces solutions impliquerait que soit conclue entre le département et la SNCF une convention précisant les engagements réciproques des deux parties et assurant une neutralité financière globale de cette desserte sur les comptes de la SNCF.

Ainsi, le département de la Haute-Savoie, pour desservir une fois par jour le nord de son territoire, doit « acheter » le TGV quand Genève, ville de Suisse, a la chance de se voir « offrir » le TGV six fois quotidiennement. Il est donc clair que deux logiques contradictoires sont ici en présence. Elles peuvent néanmoins devenir complémentaires sous réserve d'approfondir le problème.

Il est exact que le succès considérable rencontré par le TGV crée une demande accrue de la part des villes desservies. C'est sans doute le cas de Genève, mais il faut rappeler qu'un nombre important de voyageurs qui « embarquent » dans l'un des TGV au départ de Genève provient de la Haute-Savoie et principalement de son secteur nord - Chablais, vallées de l'Arve et du Giffre - tout simplement parce qu'il n'existe aucune desserte au départ d'Evian-les-Bains, de Thonon ou d'Annemasse.

Une analyse objective nous permet d'estimer à environ 170 000 le nombre d'habitants concernés par cette desserte, sans compter la clientèle potentielle genevoise qui réside dans Genève-est et qui, aux dires même des élus de Genève, se tournera, par commodité, vers la gare d'Annemasse si une desserte TGV existe un jour.

Afin de concilier les intérêts de tous, il serait possible d'effectuer un « essai grandeur nature » sur une période suffisamment longue - une année, au minimum - avant

de conclure à un déficit d'exploitation annuel de dix millions de francs, chiffre établi par la SNCF, qui reste d'ailleurs discrète sur les études qui y ont conduit.

Monsieur le ministre, notre région, vous le savez, est menacée de déséquilibre par la présence de Genève, qui est à la fois un atout précieux et un risque. Pour y faire face, il semble nécessaire de développer un pôle dynamique en Haute-Savoie du nord et de suivre en cela les recommandations de notre schéma directeur. Ce développement passe, bien évidemment, par des transports adaptés.

Je reste persuadé que chacun des acteurs, y compris la SNCF, dont vous avez la charge et la tutelle, y trouverait son compte. Nous comptons sur vous, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste et du RDE.*)

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

M. Roland Huguet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, faut-il développer davantage l'axe Nord-Méditerranée ? Il passe par notre capitale nationale. Il peut constituer une alternative avec l'arc rhénan, qui s'étend de Londres à Milan et charpente depuis de nombreuses années le développement économique de l'Europe.

Faut-il s'appuyer sur un réseau combiné multimodal de transports pour réorienter progressivement cet axe de développement Nord-Méditerranée ?

Un élu du Pas-de-Calais ne peut qu'être singulièrement attentif à ces stratégies parce que son département et toute sa région se trouvent au cœur de ces enjeux d'aménagement du territoire.

En effet, de par la mise en service, dans quelques mois, du tunnel sous la Manche, nous serons définitivement accrochés à cet axe Londres-Milan, à cette « banane bleue » symbole de l'aire géographique européenne de croissance et de développement économique.

Nous serons également au cœur de l'axe Nord-Méditerranée, que l'on appelle encore le « corridor Nord ». A l'origine, structuré par le seul élément autoroutier, il est désormais enrichi par le rail, avec le TGV, et le sera demain, espérons-le, par la voie d'eau, avec la liaison fluviale Seine-Nord et l'irrigation des ports de la façade de la mer du Nord.

Oui, je suis de ceux qui pensent que le débat sur les transports intérieurs ne peut ignorer ni l'espace économique et social européen, ni la dimension européenne, voire internationale des transports.

Aussi une approche multimodale et combinée s'affirme-t-elle comme l'élément clé pour agir efficacement et durablement sur l'aménagement de notre territoire.

Il n'en demeure pas moins que chaque mode de transport doit s'adapter à ce schéma.

S'agissant des aéroports, la dérégulation qui s'opère actuellement soulève des questions sérieuses quant à l'avenir des aéroports dits « de province ». Qu'en sera-t-il de Lille-Lesquin, qui connaît une phase de gros investissements subventionnés par la CEE - il s'agirait d'une décision récente ; j'espère, monsieur le ministre, que vous allez pouvoir me la confirmer - et des aéroports secondaires comme Merville, Le Touquet ou encore Calais-Marck à la sortie du tunnel sous la Manche ?

Le transport aérien est-il capable, par sa politique de tarif et de prestation, de répondre aux exigences de la clientèle en termes de rapidité, de fiabilité et de sécurité ?

Le rail, les autoroutes sont, bien évidemment, les vecteurs fondamentaux du transport. Ils conditionnent nos échanges, nos modes et notre qualité de vie ; ils structurent notre aménagement du territoire.

Je suis de ceux qui, au sein de la commission Rudeau, ont bataillé pour que le TGV Nord soit, au-delà de sa mission de transport, un outil d'aménagement du territoire ; d'où la desserte d'Arras, de Lille, de Calais-Fréthun et tout le réseau d'initialisation des villes du Nord - Pas-de-Calais. De ce point de vue, c'est une victoire. Mais on ne doit pas perdre, par une politique de gestion de rentabilité, les acquis considérables de la politique de desserte de grandes zones d'habitat et de développement.

La gestion technocratique de la mise en service du TGV Nord s'est accompagnée de suppressions de liaisons, très mal vécues par la population.

Certes, des tarifs préférentiels risqueraient de transformer les villes du Nord - Pas-de-Calais en cités dortoirs, vous y faisiez d'ailleurs allusion hier, monsieur le ministre, mais la politique de vérité des prix pose des problèmes insurmontables aux 5 000 personnes qui se rendent quotidiennement à Paris pour leur travail avec le doublement des tarifs d'abonnement, auquel s'ajoutent l'obligation de réservation et, pis encore, la suppression de la plupart des rames Corail.

Les intérêts en jeu sont parfois contradictoires ; on aboutit à un impact destructurant de la SNCF en termes d'aménagement du territoire.

Monsieur le ministre, il faut dorénavant beaucoup plus de temps, beaucoup trop de temps, pour aller de Boulogne à Paris par le train.

Au moment où la façade littorale du Pas-de-Calais entrevoyait enfin des possibilités de désenclavement avec l'autoroute A 16, la politique de la SNCF anéantit en partie ces raisons d'espérer pour une agglomération - Boulogne - qui compte 16 p. 100 de chômeurs. Quant à l'A 16 et au schéma autoroutier, le dossier piétine.

Certes, la dimension « environnementaliste » du projet était nécessaire, mais elle ne doit pas être synonyme d'immobilisme ou de surcoût difficile à maîtriser, comme vous l'affirmiez hier.

L'A 16, l'autoroute dite des estuaires, est un élément du corridor nord évitant Paris.

C'est un vecteur d'aménagement et de désenclavement essentiel au débouché du tunnel sous la Manche. Il combine à la fois les problèmes liés aux flux touristiques et aux flux du transport de marchandises.

La région Nord - Pas-de-Calais et le conseil général du Pas-de-Calais ont bien mesuré les enjeux puisqu'ils ont cofinancé avec l'Etat la rocade du littoral, rocade éclairée, véritable artère vitale desservant Dunkerque, Calais et Boulogne.

Il est urgent de conclure cette stratégie d'aménagement et de développement en réalisant au plus vite l'A 16, car, indéniablement, la mise en service, dans quelques mois, du tunnel sous la Manche sera un facteur, à la fois particulièrement structurant et destructurant d'aménagement du territoire.

Il sera destructurant, tout d'abord, pour la façade littorale du Pas-de-Calais.

Le trafic transmanche va se recomposer fondamentalement. Des mesures visant à compenser la baisse d'activités étaient prévues par l'intermédiaire de la création d'un fonds de développement du littoral dont on ne parle plus.

Alors que Boulogne-sur-Mer vient de connaître la suppression totale des lignes trans-Manche par *car-ferry*, il est urgent que le Gouvernement annonce les mesures qu'il compte prendre pour que la façade littorale et portuaire s'adapte au nouveau contexte d'échanges et de trafic.

Mais il sera structurant ensuite. A ce propos, je dois avouer que le rapport que vous nous avez fait parvenir en introduction à notre débat, monsieur le ministre, me paraît avoir bien sous-estimé, voire occulté, l'effet du tunnel sous la Manche par rapport à une approche européenne des systèmes intégrés de transports et de leur capacité à structurer l'aménagement du territoire.

A cet égard, qu'en est-il de l'aménagement à grande vitesse, du côté britannique, de la liaison jusqu'à Londres, qui permettra au TGV de maximiser ses véritables capacités d'échange entre les grandes métropoles européennes ?

Toujours dans cette perspective européenne, il est à prévoir, naturellement, que la mise en place du Marché unique va se traduire par davantage de concurrence entre les modes de transport et entre les opérateurs. Aussi le développement de l'intermodalité doit-il être soutenu.

L'utilisation des techniques combinées rail-route se révèle, à cet égard, à la fois porteuse de rationalisation des coûts mais aussi et surtout susceptible de contribuer davantage à la préservation de l'environnement et de répondre à une saturation annoncée à moyen terme des grandes liaisons autoroutières.

C'est dans cet esprit que notre regard, que votre regard, monsieur le ministre, doit se porter sur le projet de réalisation, dans le Pas-de-Calais, au sud de la communauté urbaine de Lille, sur le site de Dourges, Hénin-Beaumont, Oignies, d'une vaste plate-forme logistique d'intérêt européen offrant une intermodalité complète.

L'offre modale permettrait aussi de désengager les voies routières. C'est pourquoi une zone d'activité portuaire sera réservée notamment au trafic des conteneurs en provenance des ports de la mer du Nord - trafic fleuve-route ou fleuve-rail, transport combiné - ou au trafic en venant du sud, liaison Seine-Nord.

Ce dispositif appuiera le caractère international voulu pour cette zone.

Concrètement, donc, ce projet s'inscrit dans un souci de répondre à une stratégie d'aménagement du territoire en renforçant le poids de l'axe Nord-Méditerranée.

Il s'agit aussi d'intégrer des données centrales dans le domaine de la protection de l'environnement sur cet axe, d'anticiper sur la croissance des transports de marchandises due à la réalisation du Marché unique et d'opter pour une volonté de conversion de la région Nord - Pas-de-Calais et du département du Pas-de-Calais en affirmant ses atouts dans le domaine des échanges européens.

Intégré totalement dans la réflexion nationale et régionale du XI^e plan, ce projet, qui s'inscrit au cœur de nos débats, saura, je l'espère, monsieur le ministre, trouver une contribution financière exceptionnelle de l'Etat en dehors même de l'enveloppe qu'il prévoit de négocier dans le futur contrat de plan.

En terminant, monsieur le ministre, je souhaite attirer aussi votre attention sur l'augmentation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers, qui touche de plein fouet les entreprises de transport routier, lesquelles chiffrent la taxation moyenne supplémentaire à 15 000 francs par an et par véhicule.

Cette augmentation était peu souhaitable dans une conjoncture économique déprimée d'autant que leurs clients - indiquent ces entreprises - refusent la répercussion sur les tarifs.

Des mesures d'accompagnement en leur faveur sont-elles envisagées ? Mon collègue et ami M. Moreigne y faisait allusion, voilà quelques instants.

En effet, le conseil général du Pas-de-Calais, que je préside, dépense, monsieur le ministre, 234 millions de francs par an pour les transports scolaires et 60 millions de francs pour maintenir vingt-deux lignes de transport collectif routier en zone rurale. Il est évident que les transporteurs vont nous demander d'accepter une hausse de leurs tarifs.

Monsieur le ministre, au moment où le Gouvernement envisage de priver les collectivités locales d'une partie de leurs ressources, pouvons-nous compter sur vous - M. le président du Sénat a déjà agi auprès de M. le Premier ministre - pour ne pas alourdir leurs charges ? Je vous en remercie à l'avance. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Robert Vizet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, même si le transport aérien intérieur représente moins de 2 p. 100 du trafic voyageurs de l'Hexagone, il n'en demeure pas moins qu'il constitue un élément essentiel de toute politique nationale des transports et, par conséquent, de toute politique cohérente d'aménagement du territoire.

Notre pays a besoin d'un maillage dense de liaisons aériennes régulières qui relient efficacement, entre eux et avec Paris, les pôles de développement économiques que sont les grandes villes et les villes moyennes.

Le réseau de transport aérien intérieur français a été essentiellement bâti autour de la compagnie nationale Air Inter, les compagnies régionales assurant une certaine complémentarité.

Il a été pensé à partir de l'idée d'un service public des transports aériens, orienté vers des objectifs d'aménagement du territoire et de démocratisation de ce formidable moyen de déplacement qu'est l'avion.

Pour parvenir à être aujourd'hui la première compagnie intérieure européenne et la seizième compagnie mondiale tous trafics confondus, Air Inter a sans cesse développé une stratégie commerciale simple mais efficace.

Après avoir créé une ligne régulière, Air Inter a travaillé sur la ponctualité et la qualité du service rendu, en a fait la promotion et, petit à petit, a augmenté le nombre de dessertes et la capacité des avions assurant la liaison.

Ainsi, la compagnie nationale a pu réduire ses coûts et profiter de l'économie ainsi réalisée pour abaisser ses tarifs et financer le développement de nouvelles lignes.

Tout en se consacrant encore quasi exclusivement à la desserte nationale, Air Inter a transporté, l'an dernier, 16 640 000 personnes, ce qui représente une hausse de 7,3 p. 100 par rapport à 1991, et ce malgré une situation rendue difficile par la conjoncture économique.

Malgré cet excellent résultat, tout comme le groupe Air France, qui a accru sa clientèle de 8,89 p. 100 en 1992, Air Inter accuse un déficit qui, même s'il est dû pour une bonne part à la faillite d'Orlyval, n'en est pas moins important et très préoccupant.

Comment est-il possible que nos deux compagnies nationales puissent tout à la fois gagner des passagers et voir chuter leurs recettes et se creuser des déficits ?

Nous détectons, pour notre part, deux raisons essentielles à cet état de chose.

Première raison : l'endettement énorme des deux compagnies, qui ont été contraintes de financer leurs équipements par des emprunts à taux prohibitifs, car l'État actionnaire refusait et refuse d'ailleurs toujours d'assumer son rôle.

Deuxième raison : les vagues successives de déréglementation des transports aériens imposées par les États-Unis, auxquelles ni les différents gouvernements français depuis 1984, ni les autorités européennes n'ont jamais voulu opposer la moindre résistance.

Cette politique d'abandon national a néanmoins une cohérence idéologique, puisqu'elle repose sur les théories fumeuses d'un libéralisme dogmatique qui érige la concurrence et les privatisations au rang de principe, de condition suprême et indispensable à toute réussite économique.

Cette désastreuse logique est totalement incompatible avec toute idée d'aménagement équilibré du territoire. Elle ne peut conduire qu'à l'abandon de dessertes, à la diminution des fréquences de liaison, à la réduction des capacités de transport et, en définitive, à l'élaboration de plans de licenciements massifs de personnels pourtant très qualifiés.

La déréglementation du transport aérien et le développement anarchique de la concurrence qu'elle implique sont sources d'aberrations économiques.

L'exemple de la ligne Paris-Nice, où la compagnie Air Inter est concurrencée, depuis 1991, par la compagnie AOM le démontre.

Après avoir constaté que l'augmentation du trafic sur cette ligne s'élèverait à 3,7 p. 100 en deux ans et était donc strictement comparable à celle que l'on pouvait observer sur les lignes méditerranéennes d'Air Inter non concurrencées, M. Boudier, directeur général adjoint d'Air Inter, faisait la remarque suivante, le 23 janvier, devant le conseil de l'aviation marchande : « On peut faire le constat pour le moins paradoxal que c'est précisément cette liaison qui laissera, sur le compte consolidé des opérateurs aériens français, le plus gros déficit de l'ensemble des régions métropolitaines, seul Air Inter dégageant un petit résultat positif. »

Il en tirait ensuite des conclusions fort pertinentes : « Le transport aérien est fou. Il augmente inconsidérément son nombre de vols, sans qu'il se soit donné la capacité de les contrôler. C'est dommageable sur le long-courrier et le moyen-courrier, c'est meurtrier sur le court-avion. »

Il ajoutait encore : « Faire 41 p. 100 en mouvements pour gagner 3,7 p. 100 en trafic sur Paris-Nice, est-ce raisonnable ? »

La concurrence sur les lignes intérieures n'apporte rien puisqu'elle fragilise la situation financière des opérateurs, d'Air Inter en particulier, et qu'elle ne permet pas d'accroissement réellement significatif du trafic ni, par conséquent, de réelle démocratisation du transport aérien.

Aussi, au nom du groupe communiste et apparenté, je ferai quatre propositions.

Premièrement, la France doit prendre des initiatives à l'échelon communautaire et international pour défendre l'aviation civile et l'industrie aéronautique françaises.

Pour cela, elle doit exiger la reconnaissance de la prédominance des missions de service public sur la notion de concurrence sur les lignes intérieures, ainsi que l'établissement de coopérations avec les compagnies des pays de la CEE afin d'assurer une complémentarité des réseaux.

Deuxièmement, le Gouvernement doit renoncer à privatiser les compagnies du groupe Air France, en particulier Air Inter, car cela se révélerait catastrophique pour l'avenir du groupe et pour l'emploi.

Troisièmement, nous proposons que le Gouvernement dénonce le contrat de plan signé en 1991 entre l'Etat et le groupe Air France, accorde aux compagnies aériennes nationales les moyens financiers de leur développement et engage la renégociation de l'accord de 1991 signé entre l'Etat et la Commission de Bruxelles à la suite du rachat d'UTA.

Quatrièmement, nous demandons qu'un plan de relance du transport aérien soit étudié et qu'en attendant sa réalisation tous les plans de licenciements soient suspendus. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Raymond Soucaret. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, tout le débat de ces deux journées a mis en évidence l'importance stratégique pour nos régions et nos départements de bénéficier du passage de liaisons routières structurantes de dimension nationale et européenne.

La route nationale 21, qui relie Limoges à Argelès-Gazost près de Tarbes, soit 401 kilomètres, via Périgueux, Agen et Auch, rentre dans ce cadre. En effet, cette voie a acquis, compte tenu de la construction du tunnel du Somport, une vocation européenne qui en fait, sous réserve de son amélioration, une liaison privilégiée entre la péninsule ibérique et l'Europe continentale.

Les cinq départements traversés par la RN 21, à savoir la Haute-Vienne, la Dordogne, le Lot-et-Garonne, le Gers et les Hautes-Pyrénées, ainsi que les chambres de commerce et d'industrie de ces départements et de la province espagnole d'Aragon ont constitué, le 11 septembre 1992, l'association « Liaison Euro-Sud » pour défendre ce projet.

Il s'agit de promouvoir la mise à deux fois deux voies sur l'ensemble de son parcours de la liaison Saragosse-Tarbes-Limoges-Paris, via le tunnel du Somport, et son classement dans les schémas directeurs routiers national et transeuropéen.

L'Aragon poursuit le même objectif. Aussi, le Gouvernement autonome de l'Aragon et l'association Liaison Euro-Sud ont signé un protocole de coopération le 26 février 1993 afin d'agir de concert en faveur de l'axe Saragosse-Limoges-Paris.

Trois arguments majeurs plaident en faveur de ce projet.

Le premier : la RN 21 a vocation à devenir l'axe le plus direct entre Paris et Madrid.

L'Espagne fait du futur tunnel du Somport une de ses principales liaisons transpyrénéennes, un débouché majeur pour ses provinces du centre et du nord sur l'Europe. A cette fin, un réseau autoroutier reliera dans les dix prochaines années le Somport à Valence et à Madrid.

Du côté français, la RN 21 est le débouché naturel du futur réseau autoroutier espagnol. Aménagée en deux voies, d'une extrême médiocrité, cette route, en son état actuel, n'offre pas les performances que l'on doit attendre d'un axe structurant européen.

La CEE a inscrit le tunnel du Somport parmi les sept grandes infrastructures européennes auxquelles elle accordera un appui financier, car il entre dans la stratégie communautaire de libre accès physique de la péninsule ibérique à l'Europe des Dix.

La contradiction qui existe désormais entre les politiques française et espagnole trouverait une solution dans le classement de la liaison Saragosse-Tarbes-, Auch-Agen-Périgueux-Limoges-Paris dans les schémas directeurs routiers français et européen.

Deuxième élément : la RN 21 aménagée en deux fois deux voies constituerait un itinéraire de délestage pour la nationale 10 et la nationale 20.

Ces deux axes seront, en effet, saturés dès la fin du siècle.

La circulation sur la nationale 10, qui est dès à présent de l'ordre de 16 000 véhicules par jour à la sortie de Bordeaux, s'accroît de 12 p. 100 par an. Il faut y ajouter l'engorgement de l'agglomération bordelaise avec un trafic de 60 000 à 100 000 véhicules par jour, en constante progression.

La nationale 20 supporte d'ores et déjà un trafic très dense, de l'ordre de 12 000 véhicules par jour, notamment dans la région toulousaine.

Troisième élément : la mise à quatre voies de la RN 21 est un élément fondamental d'une véritable politique d'aménagement du territoire en faveur de la revitalisation et du développement de l'espace rural des cinq départements qu'elle traverse, qui comptent au nombre des régions les plus fragiles de France.

L'association Liaison Euro-Sud a entrepris plusieurs démarches pour promouvoir la RN 21.

Une démarche a tout d'abord été menée auprès de votre prédécesseur et de vous-même, monsieur le ministre. Trois engagements ont été pris à son égard.

Le premier, c'est la prise en considération d'un nouveau classement de la RN 21 dans le schéma directeur routier national à l'occasion d'une prochaine révision de ce document.

Le deuxième engagement, c'est la réalisation au XI^e Plan d'un avant-projet sommaire d'itinéraire pour étudier la mise en œuvre concrète d'un tel classement.

Le troisième engagement, c'est un effort financier très sensiblement accru dès le prochain contrat de plan sur les sections de la RN 21 dont la mise à deux fois deux voies s'impose immédiatement.

Une autre démarche a été entreprise auprès des autorités européennes. Liaison Euro-Sud a engagé à Bruxelles et à Strasbourg une procédure visant au classement de cet axe dans le schéma directeur routier transeuropéen.

Le projet de schéma routier est actuellement soumis aux instances européennes. Les cinq départements regroupés au sein de Liaison Euro-Sud vous demandent, monsieur le ministre, de les aider au classement de la RN 21 dans le schéma transeuropéen et d'intégrer cette liaison dans le schéma directeur routier national. (*Applaudissements sur les travées du RDE, sur certaines travées socialistes, ainsi que sur certaines travées de l'Union centriste.*)

M. le président. Avant de vous donner la parole, monsieur Besse, je voudrais préciser que votre groupe dispose encore d'un temps de parole global de trente-six minutes, mais que sept de ses membres doivent s'exprimer après vous. Dès lors, si le groupe du RPR ne prend pas de décision, les derniers orateurs inscrits ne pourront vraisemblablement pas intervenir.

Vous avez la parole, mon cher collègue.

M. Roger Besse. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vais m'efforcer d'être bref. Je souhaite, dans les quelques instants qui me sont impartis, appeler de nouveau votre vigilante attention sur

l'importance vitale que revêtent les moyens de transport pour de nombreuses zones françaises en voie de marginalisation économique et démographique.

Monsieur le ministre, j'ai regretté, dans votre discours introductif, qu'une seule phrase allusive soit consacrée à ces régions et que vous sembliez renvoyer à un autre débat, celui qui concerne l'aménagement du territoire, ce qui constitue pourtant un problème de survie pour des départements comme le mien, le Cantal, totalement dépourvu de moyens de communication modernes et adaptés.

Pour m'être bien souvent entretenu de ces problèmes avec nos collègues, élus communaux ou départementaux de zones dites défavorisées, je crois pouvoir, à juste titre, me présenter devant vous modestement aujourd'hui comme leur porte-parole. J'espère pouvoir ainsi vous démontrer, grâce à un certain nombre de témoignages vécus sur le terrain et d'exemples concrets, combien est impérieuse la solidarité nationale et combien elle se révèle urgente.

Ces exemples seront tirés de mon département qui, je me permets de l'affirmer au risque de paraître présomptueux, est un véritable laboratoire, tant sa situation est caractéristique, symbolique, voire caricaturale de ce qui n'a pas été fait, de ce qui aurait dû être fait depuis des décennies et, surtout, de ce qui pourrait être réalisé dans le domaine de l'aménagement du territoire, et tout particulièrement dans celui des infrastructures de communications.

Situé en effet au cœur de la France et du Massif central, montagneux, coupé en deux par un ancien volcan et creusé de nombreuses et profondes vallées, c'est une sorte d'îlot que l'on a, jusqu'à maintenant, davantage contourné que traversé.

Les conséquences de cet isolement se sont révélées fatales pour notre département, tant au plan démographique qu'au plan économique. Il a perdu 100 000 habitants en moins de cent ans, soit 40 p. 100 de la population, et son PIB est inférieur à celui de la Corse. Les dégâts sont déjà considérables.

Afin d'être bref, je me bornerai à évoquer quelques problèmes caractéristiques concernant les différents moyens de communications.

Je parlerai tout d'abord de la route.

A côté d'un réseau de 3 900 kilomètres de routes départementales que le conseil général s'épuise à entretenir et à moderniser, on compte moins de 60 kilomètres d'autoroute, l'A 75, qui ne trouveront un débouché vers Béziers qu'après l'an 2000.

A cela s'ajoutent 250 kilomètres seulement de routes nationales dont le parcours est caractérisé, sur sa majeure partie, par des insuffisances notoires.

Il en va ainsi de la nationale 122, véritable épine dorsale du département, dont les travaux d'aménagement avancent à une allure déconcertante et décourageante - cinq ans pour moderniser 4,750 kilomètres - en dépit d'un fort engagement financier de la collectivité départementale.

Le tunnel du Lioran qu'elle emprunte, construit en 1842, n'a jamais, depuis quelque cent cinquante ans, connu d'amélioration notable. Il constitue un défi à la sécurité et un « verrou » car la circulation des camions y est toujours alternée et il ne se passe pas de semaines au cours desquelles des chauffeurs impatients s'engagent

imprudemment et bloquent le trafic pendant plusieurs heures, constituant ainsi un risque majeur pour les personnes et les biens.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, je souhaiterais qu'à la suite de mon intervention vous admettiez que seule cette route nationale, permettant de réaliser la jonction tant attendue entre l'A 75 (Clermont-Ferrand-Béziers) et l'A 20 (Paris-Toulouse) est susceptible d'assurer le désenclavement effectif du Cantal, à condition qu'elle soit classée en grande liaison d'aménagement du territoire.

Si vous deviez ne retenir qu'une phrase de mon propos, monsieur le ministre, c'est bien cette exigence forte qui devrait être satisfaite.

La réponse qui me sera faite, et que je souhaite positive, s'avérera, pour nous, symbolique de votre volonté de rompre un isolement historique qui nous a fait tant de mal.

Je rappelle, en effet, qu'Aurillac reste la préfecture la plus enclavée de France, un bien triste record qui s'ajoute à d'autres handicaps !

Car, me direz-vous, si la route ne vous convient pas, prenez le train ! Sachez profiter du slogan : « Le progrès ne vaut que s'il est partagé par tous ». Il s'agit là pour nous, à l'évidence, d'un slogan provocateur qui nous laisse rêveurs ou irrités quand la SNCF l'affiche.

Pour nous, en effet, le TGV semble un outil inaccessible pour bien longtemps encore, moyen réservé aux Français de « l'autre France », à ceux qui embrayent en marche avant, pendant que nous, nous enclenchons la marche arrière. Cela est non seulement une image, mais aussi une expression prise dans toute l'acception de ses termes. Certaines liaisons, vitales pour le département, n'ont été, en effet, que peu modernisées ou n'ont pas été modernisées au cours des dernières décennies.

Il en est ainsi de la liaison Aurillac-Paris, qui s'effectue encore en sept heures, avec un gain de temps inférieur à dix minutes en dix ans. J'ajoute qu'il s'agit là de la meilleure liaison ferroviaire avec la capitale - via Clermont-Ferrand - alors que si l'on transite par Brive, ce qui paraît le plus naturel à tous les Cantaliens de l'Ouest, c'est treize minutes que nous avons perdues en dix ans. Voilà bien la marche arrière dont je parlais voilà un instant !

Je citerai maintenant un exemple d'un tout autre ordre. Parce que la SNCF permet, chez nous, de découvrir avec une particulière lenteur de superbes paysages, s'était développé, voilà quelques années, un produit touristique très apprécié, dénommé « Tour du Cantal en train ».

D'année en année, les touristes étaient plus nombreux à emprunter ce magnifique et unique circuit ferroviaire autour d'un volcan. C'en était trop !

Les décideurs de la Société nationale, aveuglés par les ratios et leur volonté de rentabilité à tout prix, ont décidé, contre l'avis unanime des élus, de supprimer 72 kilomètres de lignes jugées non rentables et de les fermer à toute circulation, fret et voyageurs.

Le « Tour du Cantal » venait donc de mourir, avec cependant un lot de consolation de la SNCF qui, dans un geste ultime de générosité, fit payer aux collectivités locales, régions et départements, une étude fort coûteuse démontrant que le produit touristique que nous comptions développer ne pourrait atteindre sa rentabilité que grâce à une subvention importante de ces mêmes collectivités locales.

Nous n'en restons pas là, car déjà se profilent d'autres fermetures de lignes qui ne semblent en survie que grâce à l'indispensable et courageuse décision de M. le Premier ministre de surseoir à toute fermeture de service public en milieu rural.

Horaires inadaptés, matériels désuets et inconfortables ne pouvaient que détourner et décourager une population traditionnellement très attachée à ce moyen de transport.

On est vraiment en droit de s'interroger sur l'abandon progressif par la SNCF à la fois de l'idée même de service public et de l'énorme potentiel d'investissements créé par le génie et la peine des hommes, et qui constitue encore un patrimoine unique : il existe 3 000 ouvrages d'art rien que dans le Cantal, dont 61 tunnels et 57 grands viaducs ; plusieurs d'entre eux sont d'ailleurs inscrits ou classés monuments historiques, comme le célèbre viaduc de Garabit. Qu'advient-il de ces friches ferroviaires, si rien n'est fait ? Quel gâchis !

Certes, la fermeture des lignes est compensée par la mise en place de services d'autocars assez confortables, solution qui pourrait paraître satisfaisante si l'on ne se trouvait pas en pays montagnard où l'altitude moyenne se situe aux environs de 1 000 mètres et où les routes sont soumises aux aléas climatiques du brouillard, du verglas et de la neige.

S'agissant du trafic de marchandises, l'abandon progressif par la SNCF de ce type de prestation a entraîné un fort développement des transports pondéreux sur des routes départementales totalement inadaptées et que le conseil général n'a pas les moyens financiers de mettre aux normes de cette nouvelle circulation.

C'est donc l'existence même de certaines activités industrielles traditionnelles qui se trouve pénalisée et, dans certains cas, condamnée.

De plus, il va sans dire que l'ensemble de ces handicaps va à l'encontre d'implantations d'activités nouvelles.

Contrairement à ce que dit le slogan de la SNCF, le progrès est décidément quelque chose de bien mal partagé ; pour les Cantaliens, on pourrait aller jusqu'à dire que « le progrès des uns institue le recul des autres ».

Mais si vous n'avez pas pris le train ou si la route ne vous convient pas, prenez donc l'avion, mes bons amis ! D'ailleurs, tout le monde sait bien qu'il s'agit là d'un moyen de transport qui se démocratise ! Profitez des batailles commerciales que se livrent les compagnies aériennes et des prix alléchants qui vous sont proposés !

N'avez-vous pas à Aurillac une liaison directe biquotidienne avec Paris ?

Oui, bien sûr ! Et heureusement ! Mais quel prix ? Au prix d'un aller-retour Paris-New York par charter, c'est-à-dire 2 360 francs à bord d'un avion de dix-huit places, qui coûte de surcroît, bon an mal an, aux collectivités locales 6 millions de francs de subventions d'équilibre.

Pour évoquer très rapidement, enfin, les moyens modernes de transmission des informations, force est de constater que, sur ce plan, les différents systèmes SFR, Radiocom 2 000 ou Itinériss ne couvrent malheureusement qu'un cinquième de notre territoire.

Ces moyens permettraient pourtant de développer une réelle opportunité de rattrapage pour les régions défavorisées et, en organisant l'implantation du télétravail, de rééquilibrer le territoire et de revitaliser les zones les plus reculées, mettant peut-être ainsi un frein à l'exode rural.

Voilà, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, où nous a conduit l'abandon de l'« ardente obligation d'aménagement du territoire » dans un département qui, en dépit de ses handicaps, a la ferme volonté de vivre en jouant l'ensemble de ses atouts.

Monsieur le ministre, le Gouvernement auquel vous appartenez et auquel j'apporte un soutien ferme et loyal a d'emblée affiché ses priorités en termes très forts : reconquête du territoire, révolution culturelle et nouvelle solidarité. Ces expressions ont marqué les esprits et les cœurs de populations trop souvent considérées comme des supplétifs, des tucistes ou des RMistes du progrès, condamnées à ne recueillir que les miettes du festin.

L'heure est venue de passer aux actes, car la déception serait à la hauteur des espoirs que vous avez fait naître. Puissiez-vous, monsieur le ministre, par vos réponses, concrétiser cette volonté et cette espérance. J'ai confiance et je vous remercie de votre écoute. (*Applaudissements sur les travées du RPR, de l'Union centriste et du RDE.*)

M. le président. Avant de donner la parole à M. Bernardet, je rappelle que le groupe de l'Union centriste ne dispose plus que d'un temps de parole de vingt minutes pour cinq orateurs. Il appartient à chacun d'en tirer les conclusions qui s'imposent. Voilà plus d'une heure, j'ai déjà mis en garde les intervenants des groupes du RPR et de l'Union centriste. Les orateurs inscrits en fin de liste risquent donc de ne pas pouvoir s'exprimer.

La parole est à M. Bernardet.

M. Daniel Bernardet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le débat sur les transports intérieurs revêt pour le département de l'Indre une importance particulière. La position géographique de ce département, au centre de la France, constitue un atout précieux jusqu'à présent malheureusement trop souvent contrecarré par un désenclavement insuffisant.

Nos espoirs, notre stratégie dans la situation européenne reposent sur la conjonction des trois modes que sont la route, ou plutôt l'autoroute, le rail et l'air.

Sans autoroute, sans voies rapides, comment le département de l'Indre pourrait-il aujourd'hui espérer profiter d'une position de carrefour naturel pourtant déjà reconnue et appréciée par des grands groupes industriels implantés dans ce département et occupant les secteurs les plus divers : l'agroalimentaire, le textile, la chaussure, l'habillement, l'industrie des métaux, l'aéronautique ?

La réalisation rapide et intégrale de l'autoroute A 20, « l'Occitane », sans péage entre Vierzon et Brive, est certes en bonne voie ; je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir été attentif à mes démarches et à celles de mes collègues parlementaires de l'Indre. Au printemps 1994, l'autoroute arrivera enfin aux portes de Châteaurox.

Il reste - et ce n'est pas le plus simple - le problème du contournement de cette agglomération. Nous ne tenons pas à figurer, demain, au hit-parade hebdomadaire des bouchons célèbres !

Je demande donc que l'Etat, qui s'est engagé à financer la réalisation de l'autoroute A 20, comprenne que les règles habituelles de cofinancement des contournements d'agglomération sont inapplicables, en termes d'aménagement du territoire, à un département et à des communes dont les marges de manœuvres financières sont, hélas ! épuisées.

Je souhaiterais également que le futur contrat Etat-région permette une amélioration sensible de nos liaisons transversales avec Tours, d'une part, et Bourges, d'autre part, avec notamment la transformation en route express

de la route nationale 151 entre Châteauroux, Issoudun et Bourges, permettant une liaison rapide et sûre avec l'autoroute A 71.

Le désenclavement du département de l'Indre passe également par la réalisation, à l'horizon 2000, du projet ambitieux de TGV Limousin inscrit au schéma directeur national des liaisons à grande vitesse, mais dont je ne vois guère les études sortir des cartons de la SNCF... Sans méconnaître le moins du monde les problèmes de rentabilité immédiate d'un tel investissement, je considère, comme mes collègues des régions Centre et Limousin, qu'il s'agit là d'un test de la volonté affichée par le Gouvernement de tout faire pour éviter le spectre de cette France à deux vitesses que je vois, hélas ! se dessiner sur certaines cartes de liaisons TGV existantes ou programmées à court terme, cartes où le centre de notre pays fait figure de trou noir.

Enfin, monsieur le ministre, vous connaissez la volonté du département de l'Indre de développer des activités de fret et de maintenance aéronautique sur cette plate-forme aéroportuaire Châteauroux-Déols idéalement située à proximité immédiate de l'autoroute A 20.

Nous disposons d'une piste de 2 550 mètres, d'une voie autoroutière - l'autoroute A 20 dont l'arrivée est prévue en 1994 - avec un échangeur à proximité, d'activités de maintenance implantées sur une zone industrielle aéroportuaire de 35 hectares, d'une zone industrielle intercommunale de 150 hectares jouxtant l'aéroport et desservie par voie ferrée et de réserves foncières de 50 hectares permettant la réalisation d'une plate-forme logistique intermodale - air, fer et route.

Par ailleurs, nous avons déployé de nombreux efforts pour maintenir et pour valoriser cet équipement, notamment en réalisant des aménagements coûteux, mais essentiels pour répondre à l'évolution des procédures aéronautiques.

Enfin, nous pouvons offrir sur ce site des conditions exceptionnelles de prix et de délais aux affréteurs. Mais nous devons pour cela, et dès maintenant, nous positionner pour réaliser une infrastructure susceptible d'accueillir les plus gros porteurs à pleine charge en portant la piste de 2 550 à 3 500 mètres.

Le coût financier d'un tel investissement est cependant totalement disproportionné par rapport à la capacité financière des partenaires locaux. Même en espérant une aide substantielle de l'Etat et de la région, cela représente pour nous tous - département, commune et chambre de commerce - une trop lourde charge.

Outre son intérêt économique évident pour le département de l'Indre, la valorisation de ce site constituerait une solution de rechange pour répondre au problème de congestion de certaines portions de l'espace aérien.

Enfin, la contribution de l'Etat à un tel investissement démontrerait à l'évidence son engagement solidaire dans le sens d'un aménagement équilibré du territoire.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de bien vouloir nous accompagner pour que réussisse le pari raisonné sur l'avenir fait par un département qui ne se résout ni au déclin démographique ni à la crise agricole.

Il me paraissait utile de rappeler l'existence de ce potentiel pour qu'il en soit tenu compte dans les choix et les orientations qui découleront de ce débat. *(Applaudissements sur les travées de l'Union centriste et du RPR.)*

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

M. Paul Loridant. Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir permis que ce débat sur les transports intérieurs se tienne. Il est dans le droit-fil de la loi d'orienta-

tion des transports intérieurs du 30 décembre 1982, qui a mis en place le régime juridique approprié à chaque mode de transport - ferroviaire, routier, fluvial, aérien et maritime.

Il prolonge aussi le débat national sur les infrastructures de transport lancé par votre prédécesseur, M. Quilès, en octobre 1991, débat qui devait se prolonger par la publication de l'intéressant rapport de M. Gilbert Carrière, en juillet 1992.

Il ne s'agit donc pas d'un dossier que l'on semblerait découvrir brusquement ou qui aurait été laissé à l'abandon. Les analyses et les documents sont nombreux et insistent particulièrement sur trois objectifs de la politique des transports : la complémentarité entre les différents modes de transport, l'organisation du cadre de la concurrence et le respect de l'environnement et de la sécurité.

Monsieur le ministre, c'est en tant que rapporteur spécial du projet de budget des routes et de la sécurité routière, au sein de la commission des finances du Sénat, que je souhaite vous faire part de quelques observations. J'évoquerai donc, tour à tour, les problèmes soulevés par le développement des programmes autoroutier et routier nationaux, ainsi que leur corollaire presque immédiat, qui a trait à la prévention routière.

Dans votre rapport introductif à ce débat, monsieur le ministre, vous rappelez très justement que la France se situait au neuvième rang européen pour la longueur d'autoroutes rapportée à la superficie du territoire, et au septième rang si l'on rapportait cette longueur à la population.

Plus précisément, le schéma directeur national, approuvé par un décret du 1^{er} avril 1992, est constitué d'un réseau national de 37 700 kilomètres environ, dont 9 450 kilomètres d'autoroutes de liaison, 2 580 kilomètres de liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier et 4 400 kilomètres de grandes liaisons d'aménagement du territoire.

Il s'agit d'un document de planification et non de programmation.

Cependant, l'objectif retenu est d'assurer en quinze ans le lancement de la totalité du programme d'autoroutes nouvelles, soit environ 3 500 kilomètres. Pour les trois quarts de ces liaisons, une décision a été prise quant à la fixation du tracé de principe.

Hors autoroutes, j'avais, l'an dernier, singulièrement attiré l'attention du Sénat sur les grands programmes spéciaux d'aménagement des routes nationales 7, 9 et 20, dont l'objectif visait essentiellement au désenclavement du Massif central.

Par ailleurs, l'ampleur particulière des problèmes d'infrastructures routières en Ile-de-France ne m'avait pas échappé, tant le réseau routier de la région-capitale absorbe de plus en plus difficilement un trafic en augmentation rapide, dont la structure tend à se modifier au profit des liaisons de banlieue à banlieue qui ne sont pratiquement pas assurées par les transports collectifs.

Enfin, et d'une manière générale, je regrettais l'insuffisance des crédits consacrés à l'entretien du réseau routier marqué par une hausse constante du trafic.

S'agissant du développement du réseau routier national, je vous donne acte, monsieur le ministre, d'avoir, lors du collectif budgétaire de 1993, augmenté de 800 millions de francs supplémentaires les crédits des actuels contrats de plan Etat-région et accordé 600 millions de francs de crédits aux sociétés autoroutières pour la réalisation de leurs programmes.

Pour autant, je rappelle qu'en novembre 1992 trois milliards de francs manquaient à l'appel pour que ces contrats de plan puissent être entièrement exécutés à la fin de 1993, année d'achèvement de ces contrats.

C'est donc bien peu de dire qu'un grand chemin reste à parcourir pour que l'Etat soit en mesure d'honorer les engagements qu'il a souscrits. Je pense là, plus particulièrement, à l'achèvement des grands programmes spéciaux d'aménagement des routes nationales 7, 9 et 20 qui nécessiteraient, à partir de 1994, un triplement des dotations actuelles.

En ce qui concerne le financement du réseau autoroutier, je continue à m'interroger sur l'opportunité d'une adaptation des dispositions de la loi du 18 avril 1955 dont résulte le statut juridique du péage, problème qu'avait notamment soulevé la Cour des comptes. J'avais déjà évoqué cette question l'an passé au cours de l'examen de la loi de finances de 1993. J'aimerais, puisque l'occasion nous est donnée aujourd'hui, la reformuler.

Le péage, tel qu'il fut conçu initialement, était destiné strictement à rembourser les dépenses de construction et d'exploitation d'une section d'autoroute. Or la pratique actuelle est différente, puisque, selon les termes employés par la Cour des comptes, « le péage sert aujourd'hui à un recyclage interne au système autoroutier, les sections les plus rentables permettant la construction des sections durablement déficitaires... Le péage est ainsi devenu un moyen permanent de financement des infrastructures. »

Une adaptation de la loi de 1955 me paraît absolument nécessaire car elle donnerait un fondement juridique à cette pratique dénoncée par la Cour et permettrait l'utilisation du péage comme instrument d'une meilleure régulation du trafic sur le réseau routier, conformément à certaines expériences qui ont eu lieu au cours de l'été.

Elu de la région parisienne, je n'ai de cesse de me préoccuper des difficultés de circulation routière en Ile-de-France, qui risquent de déboucher sur une véritable asphyxie.

Permettez-moi d'insister, monsieur le ministre, sur l'urgente nécessité de l'inscription en toute priorité de la région parisienne en vue de la construction d'infrastructures nouvelles, afin de réduire l'engorgement croissant d'une région qui concentre 85 p. 100 des bouchons recensés au niveau national.

Permettez-moi également de vous rappeler que la coexistence d'autoroutes gratuites et d'autoroutes payantes en Ile-de-France - problème que vous avez soulevé hier, monsieur le ministre, lors de votre exposé introductif - générera des inégalités difficilement justifiables pour les usagers. Il convient, dès aujourd'hui, monsieur le ministre, que vous accordiez à ce problème difficile - j'en conviens - l'attention qu'il mérite.

Pour autant, il ne suffit pas de doter la France d'un superbe programme routier si, parallèlement, on ne réfléchit pas aux conséquences financières de son entretien.

Or, ces dernières années, ce budget s'est lentement érodé, malgré mes appels répétés à plus de vigilance en ma qualité de rapporteur spécial du budget des routes.

Dans ces conditions, si la loi de finances pour 1994 ne prévoit pas une hausse substantielle des crédits alloués à l'entretien des routes nationales, le réseau existant risque de se dégrader un peu plus, réclamant à l'avenir des travaux de remise en état particulièrement lourds, comme en témoigne le douloureux exemple des Etats-Unis.

Le débat sur les transports intérieurs, entamé depuis de nombreuses années, laisse entrevoir une demande croissante et diversifiée pour les vingt années à venir. Je retiens qu'on attend globalement, d'ici à l'an 2010, une croissance de 75 p. 100 des déplacements de personnes et de 50 p. 100 des transports de marchandises, due, notamment, à la réalisation du Marché unique européen.

C'est donc affirmer, à coup sûr, que l'environnement est une donnée centrale des choix exercés par la puissance publique.

Les transports, quelle que soit leur nature, occasionnent des nuisances auxquelles les riverains sont de plus en plus sensibles : bruit, pollution, détérioration du cadre de vie - tout particulièrement en zone urbaine dense - et, enfin, insécurité.

Ce souci va devenir central dans le processus de décision, en matière de transport, ce qui implique donc qu'il soit pris en compte très en amont du processus de décision afin que puissent être conciliés au mieux des intérêts particuliers, souvent légitimes, et l'intérêt général, qui l'est tout autant.

Mais convenons d'une chose dès maintenant : à ce stade du processus de décision, il ne saurait y avoir de place pour les seules lois du marché, qui ont déjà fait assez de dégâts dès lors qu'elles n'ont pas suffisamment tenu compte de la dimension humaine face à son environnement naturel.

Ainsi, les zones présentant un intérêt particulier devront être protégées de nouvelles infrastructures. Les projets devront être étudiés avec un grand soin et en concertation avec tous les intéressés afin de concilier, comme je le disais à l'instant, l'intérêt général et l'intérêt local sur l'environnement, d'autant que de nouvelles technologies, comme celles qui sont issues de la recherche spatiale, peuvent puissamment y contribuer.

Il n'aura, en effet, échappé à personne que le vol 59 de la fusée Ariane, le 26 septembre dernier, avait pour mission de mettre sur orbite la troisième génération du satellite SPOT. Or ce dernier est précisément le genre d'outil de très haute technologie susceptible, grâce aux images stéréoscopiques qu'il fournit après traitement par ordinateur, de nous donner des images virtuelles d'une qualité telle que le tracé d'une autoroute - pour ne prendre que cet exemple - devient visible en trois dimensions aux yeux de nos concitoyens avant toute décision de finalisation. Travaillons, en conséquence, monsieur le ministre, avec les outils modernes que notre pays a su mettre au point.

Bien des projets sont ralentis, alors qu'ils présentent un véritable intérêt pour la collectivité, simplement parce que leurs concepteurs n'ont pas voulu ou pas su prendre en compte dès le départ les revendications exprimées par les populations locales.

Pour m'être rendu dans le département des Hautes-Pyrénées au cours de l'été, j'ai pu constater, en ma qualité de rapporteur spécial du budget des routes, que les problèmes environnementaux posés par l'aménagement de la RN 134 en vallée d'Aspe et le creusement du tunnel du Somport avaient quelque peu perdu de leur acuité dès lors que les ministres successifs de l'environnement avaient su ouvrir les portes du dialogue en toute intelligence. Et Dieu sait que les problèmes ne sont pas simples dans la vallée d'Aspe !

Il est simplement dommage de constater que ce dialogue soit intervenu si tard et qu'il ait fallu, entre-temps, que l'arrêté préfectoral du 13 août 1991 déclarant d'utilité publique les travaux du tunnel du Somport soit annulé par jugement du tribunal administratif de Pau,

simplement parce que la procédure publique n'avait pas été respectée pour gagner du temps. Bref, c'est une bonne leçon où l'on apprend que le temps ne doit pas jouer contre les hommes, mais qu'il doit être utilisé avec eux.

En conséquence, monsieur le ministre, je voudrais vous rappeler le contenu du rapport Carrère, singulièrement le chapitre relatif à la réforme de l'enquête publique afin de la rendre démocratiquement plus performante.

Cinq aménagements seraient alors possibles : une meilleure information sur l'enquête elle-même, des documents de présentation des projets plus lisibles, de plus grandes marges de manœuvre pour les commissaires-enquêteurs, la réhabilitation du rôle des élus locaux, en particulier du maire, dans l'information du public et, enfin, la possibilité de réaliser des référendums d'initiative populaire en évitant, ce qui est difficile, toute démagogie.

J'évoquais tout à l'heure la perspective d'une hausse de 50 p. 100 des transports routiers due, notamment, à la réalisation du Marché unique européen.

C'est ici que l'intermodalité des transports prend tout son sens, à la croisée des chemins entre le respect de l'environnement et la sécurité routière, sur laquelle je souhaite revenir quelques instants.

L'ouverture des frontières intracommunautaires et la libre circulation des personnes et des biens est une forte incitation à la demande de transport. Les autorités communautaires en sont conscientes et elles mettent à l'étude des schémas directeurs européens d'infrastructure dans le souci d'assurer la continuité des réseaux et une bonne desserte des zones aujourd'hui mal desservies.

A n'y prendre garde suffisamment tôt, le développement attendu de ce nouvel espace européen est porteur, en soi, de graves troubles à l'environnement et à la sécurité routière, en particulier si l'on ne tient compte, encore une fois, que des seules lois qui régissent la concurrence entre les modes de transport et entre les opérateurs.

A ce stade, il conviendrait de favoriser le développement de l'intermodalité comme l'une des voies possibles pour une meilleure efficacité de notre système de transport. Une attention toute particulière doit être portée à réduire les coûts et les temps de rupture de charge. Le transport combiné rail-route est un moyen de réduire la congestion et les atteintes à l'environnement sur les axes les plus chargés, l'axe Nord-Sud plus particulièrement.

Ce développement, il est vrai, se heurte, de nos jours, à divers obstacles. Il convient donc de mettre en œuvre les moyens propres à réduire ceux-ci de façon que ce type de transport soit rapidement en mesure de concurrencer le transport routier sur longue distance.

Deux exemples parmi les plus connus militent en ce sens : le transport combiné rail-route pour les marchandises et l'interconnexion aéroport-TGV à Roissy et à Satolas.

J'ajouterai, en ma qualité de rapporteur spécial du budget des routes, que la sécurité routière y gagnerait sans conteste, pour le plus grand bonheur de nos concitoyens, si les transports intermodaux étaient généralisés ou, en tout cas, accrus.

La route, plus que jamais, est terriblement dangereuse, singulièrement quand elle se remplit de camions de plus en plus longs, de plus en plus puissants, plus particulièrement au moment des congés.

Vous savez comme moi, monsieur le ministre, que, malheureusement, on est très souvent dépassé, sur les autoroutes, par des camions qui circulent bien au-delà des vitesses auxquelles ils sont théoriquement limités.

Les chauffeurs de ces camions avaient d'ailleurs été les premiers à se rebeller contre l'instauration du permis à points, au début de l'été 1992. La presse s'en était largement fait l'écho, révélant au passage les conditions de travail scandaleuses - ce sont presque celles qui sont décrites dans *Germinal* - auxquelles étaient soumis ces braves routiers, sous la pression constante de la concurrence entre entrepreneurs.

Comme vous, monsieur le ministre, j'ai gardé en mémoire le terrible accident survenu le 28 août dernier et mettant en cause un routier qui n'avait pas cessé de rouler depuis trente heures, enfreignant ainsi tous les règlements, mais contraint de le faire tant sont rudes les conditions du marché. Si nous n'y prenons garde, ce genre d'accident dramatique se répétera inévitablement dans un très proche avenir et de façon quasi proportionnelle, au fur et mesure que le trafic progressera.

Après avoir amorcé une baisse salubre au moment de l'instauration du permis à points, nous avons constaté avec regret, monsieur le ministre, que le nombre des tués et de blessés a de nouveau augmenté. Certes, je ne veux pas faire d'amalgame, les routiers ne sont pas seuls responsables de tous les accidents, loin de moi cette idée. Mais la leçon qu'il nous faut retenir, c'est que la prévention et la sécurité routière n'ont pas de prix.

L'effort d'information, de prévention doit être permanent et la répression sans faille dès qu'elle s'impose, pour ne pas laisser la route aux seuls assassins en puissance.

Tout le retentissement donné, l'an passé, au permis à points a été profitable. Nos concitoyens ont clairement pris conscience des risques qu'ils encouraient s'ils venaient à transgresser le code de la route. Ce « tapage » - salutaire - doit continuer régulièrement et avec conviction, vis-à-vis tant des citoyens que des professionnels de la route et, surtout, des employeurs. Les infractions au code de la route doivent être sanctionnées comme il se doit, sévèrement mais en toute équité, sous le contrôle de la justice.

A cet effet, il est indispensable que la procédure des retraits de points soit réellement effective. Or, d'après mes informations, monsieur le ministre, c'est encore loin d'être le cas aujourd'hui. Je vous demanderai, monsieur le ministre, de nous nous éclairer sur ce point très précis, lors du débat budgétaire.

Les Français finissant toujours par savoir que le permis à points n'est pas encore vraiment appliqué, ils pensent pouvoir se délier des risques encourus s'ils commettent une grave entorse à la sécurité routière. Sans volonté politique clairement affichée et sans les crédits nécessaires à une véritable prévention des accidents de la route, nous n'arriverons pas à juguler ce mal et le combat aura été vain.

J'attends, monsieur le ministre - et tout le groupe socialiste avec moi - que vous tiriez les conséquences des derniers chiffres connus s'agissant des blessés et des tués à la suite d'accidents de la route. Si j'en crois vos récentes déclarations dans la presse, vous semblez y être décidé. Je vous en donne acte et je vous encourage à continuer dans cette voie. Nous jugerons sur pièces, au cours des prochains débats relatifs à la loi de finances, la transcription budgétaire de vos intentions.

En conclusion, monsieur le ministre, je conviens que vous avez devant vous des choix particulièrement lourds à faire. Vous serez donc inévitablement amené à devoir arbitrer entre plusieurs paramètres.

En ces temps de récession, le réseau routier est un puissant levier de relance économique. Depuis un certain temps déjà, j'ai invité les gouvernements – y compris les gouvernements où siégeaient certains de mes amis – à s'y intéresser de plus près et je vous renouvelle cette invitation.

Cependant, trois écueils aux apparences contradictoires ne peuvent être évités.

Premier écueil : une planification nécessairement centralisée. En effet, comme le disait si bien l'un de vos amis, M. René Beaumont, député et président du conseil général de Saône-et-Loire, « il est des domaines où l'autorité de l'Etat ne saurait être remplacée par quelque pouvoir régional, forcément sectaire, car ne voyant que le seul intérêt d'un morceau de la France ».

Deuxième écueil : une meilleure prise en compte du droit à l'information en temps réel des populations concernées par une enquête d'utilité publique, ce qui suppose que l'autorité publique prenne tout le temps nécessaire au dialogue, en préparant ses projets très en amont de leur réalisation.

Enfin, troisième écueil : les intérêts privés issus de l'économie de marché, les seules lois de la concurrence ne peuvent s'accommoder de l'intérêt général et engendrent toute une série de groupes de pression propres à tromper les besoins réels de la nation ; ces pièges, il appartient à la puissance publique de les éviter.

Le groupe socialiste et apparenté sera attentif à votre politique, monsieur le ministre. Vous pouvez compter sur sa vigilance, notamment quand, dans quelques semaines, nous aurons à examiner les crédits qui relèvent de votre département ministériel. Nous verrons alors si le débat d'aujourd'hui n'aura pas été purement formel et s'il se concrétisera dans le budget et dans les faits. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Jacques Habert. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il peut paraître curieux qu'un sénateur représentant les Français de l'étranger prenne la parole dans un débat sur les transports intérieurs de notre pays, alors que ses responsabilités le portent plutôt naturellement vers l'extérieur.

Mais mon intervention s'expliquera si je vous dis qu'elle s'articulera en deux parties : dans la première, je vous dirai l'impression que l'on peut avoir de nos transports intérieurs lorsqu'on arrive de l'extérieur, et je vous ferai part de certaines opinions qu'on en a à l'étranger ; dans la seconde, m'exprimant en tant que président ou délégué de groupe, je vous communiquerai les remarques particulières que plusieurs de nos collègues m'ont prié de transmettre au Sénat.

On arrive en France le plus souvent par avion. Lorsqu'on vient à Paris, on débarque à Orly ou à Roissy-Charles-de-Gaulle, aéroports en constante expansion et de mieux en mieux équipés. De là, généralement, on part par la route, en autobus ou en taxi, et l'on tombe bien vite dans d'interminables encombrements, surtout si l'on arrive aux heures de pointe, notamment entre sept et neuf heures du matin, comme c'est le cas de tous les passagers des longs courriers en provenance de la côte ouest de l'Amérique du Nord.

Lorsque l'on arrive à Londres, à Francfort, à Genève, on trouve, dans l'aéroport même, des métros, des trains, dont l'accès est facile, immédiat, et qui vous amènent rapidement dans la ville.

A Heathrow, par exemple, il existe trois stations de métro sous les principaux terminaux, avec des rampes qui évitent les escaliers à ceux qui traînent des bagages. Certes, il existe une gare du RER à Roissy, mais celle-ci, d'ailleurs fort mal indiquée et inconnue de la plupart des voyageurs, est isolée dans la vaste superficie de l'aérodrome. Pour s'y rendre, il faut prendre une navette que l'on attend longtemps sur le trottoir, rouler ensuite sur les chemins en rond de l'aéroport, atteindre la gare et, enfin, prendre un train qui passe par pas moins de dix stations avant d'arriver à la gare du Nord.

A Orly, c'est pire encore. Certes, il existe depuis peu le véhicule automatique léger, le VAL, sans conducteur, construit par Matra, et qui fonctionne fort bien, d'ailleurs, à Lille ou à Toulouse. Mais à Orly, où va-t-il ? En six kilomètres, au prix de 45 francs, ce qui est assez coûteux, il vous conduit à Antony, où il faut changer de train pour prendre un nouveau billet et la ligne B du RER. Y entrer aux heures de pointe avec de grosses valises relève de l'exploit ! On comprend mal comment une telle bretelle, exigeant une rupture de charge, a pu être préférée à un raccordement avec la ligne C du RER, qui passe à Rungis, c'est-à-dire à 1,5 kilomètre d'Orly, et conduit rapidement à la gare d'Austerlitz.

Mme Hélène Luc. Eh oui ! Cela aurait été si simple !

M. Jacques Habert. Première observation, donc : la liaison air-rail a été mal réalisée à Paris, et ailleurs, en France, elle n'existe même pas. C'est le cas entre Satolas et Lyon, entre Marignane et Marseille, et à Nice, où il faut aller chercher la gare en traversant la ville alors que la voie ferrée qui dessert par autorail toutes les stations de la Côte d'Azur passe à quelques centaines de mètres de l'aéroport. Il aurait été facile de prévoir une gare.

Les liaisons air-rail sont indispensables pour désengorger les voies d'accès des aéroports. C'est pourquoi nous vous demandons, monsieur le ministre, d'accorder plus d'importance à ces aménagements très précis et limités des transports intérieurs dans vos projets.

Partout, on a privilégié le transport par route. Il est vrai que c'est celui que les voyageurs préfèrent, à condition, bien sûr, qu'ils ne se trouvent pas bloqués dans les encombrements.

Mais, à côté de cette circulation cauchemardesque aux abords et à l'intérieur des villes, rendue de plus en plus insoluble par une urbanisation excessive contre laquelle il faut maintenant commencer le combat, il existe de grands espaces, de grandes routes qui, elles, présentent le grave inconvénient, bien connu des étrangers, qui ne manquent pas de le mettre en relief, d'être les plus meurtrières de toute l'Europe, peut-être même du monde.

Dans votre rapport introductif, monsieur le ministre, vous rappelez que l'on a recensé 9 083 tués et plus de 100 000 blessés sur les routes françaises en 1992 ; comme vient de le dire M. Loridant, cette situation s'est encore aggravée dans les six premiers mois de l'année 1993.

La cause principale de cette hécatombe, c'est la vitesse. On roule très vite en France, beaucoup trop vite.

Au retour des vacances, certains sont heureux de se vanter d'avoir filé sur les autoroutes à 150 ou 160 kilomètres à l'heure, ce qui fait beaucoup d'effet, notamment aux Etats-Unis, où la vitesse est limitée à 50 ou 60 miles à l'heure sur les meilleurs « parkways », soit 90 ou 100 kilomètres à l'heure. Mais si l'on s'ennuie beaucoup sur les routes américaines, on y meurt beaucoup moins que sur les routes françaises !

« Il faut réagir, avez-vous dit, monsieur le ministre, mais comment ? » Puisque vous nous interpellez, je vous ferai quelques suggestions.

La solution, c'est moins la répression et les sanctions policières, certes nécessaires, que l'information et l'éducation.

Informé, c'est d'abord dire aux Français la vérité sur cette hécatombe et sur les dangers qu'ils courent constamment sur les routes, aussi désagréable que cela puisse être.

En Amérique, à la veille de chaque grand week-end de congé, on rappelle le nombre d'accidents et de morts de l'année précédente à la même époque. A la radio, à la télévision, dans les journaux, dans chaque bulletin d'information, on incite les usagers de la route à faire très attention. Heure par heure, pendant le week-end, les radios qui donnent des informations sur la circulation indiquent le nombre de tués auquel on est parvenu. On conseille aux conducteurs d'être très prudents, de façon qu'eux-mêmes et leur famille ne viennent pas alourdir ce funeste bilan.

C'est d'un humour un peu noir sans doute, mais pas inutile : cela fait réfléchir. Peut-être pourrions-nous songer à établir un système analogue, au moins sur les radios spécialisées dans l'information aux conducteurs, de façon que chacun réalise qu'un conducteur qui dépasse 150 kilomètres à l'heure met sa famille, mais aussi les autres automobilistes, en danger de mort. Il faut absolument qu'à cet égard la France parvienne à donner d'elle-même, au monde entier, une meilleure image.

Nous avons la passion de la vitesse, en France, nous sommes connus pour cela. Si nous sommes, avec raison fiers de notre TGV, qui a réalisé de magnifiques performances que le monde nous envie, nous sommes aussi les champions du monde de la vitesse sur route, et pas seulement en Formule 1, où notre représentant le plus brillant, Alain Prost, est maintenant champion du monde pour la troisième fois...

M. le président. Pour la quatrième fois !

M. Jacques Habert. ... pour la quatrième fois, c'est vrai, monsieur le président, encore que cette quatrième fois, si elle est acquise, ne soit pas encore définitive.

Les TGV assurent les grandes liaisons. C'est très bien, on l'a dit, je n'y reviens pas. Mais est-il, pour autant, nécessaire d'en construire partout ? Faut-il, pour gagner une demi-heure, construire des lignes extrêmement coûteuses alors que nous disposons de trains Corail qui atteignent leur terminus dans des délais tout à fait honorables ? Faut-il, pour gagner vingt ou trente minutes, détruire un paysage, massacrer les alentours et dépenser des millions de francs en infrastructures ?

Doit-on, par exemple, envisager de poursuivre le TGV à partir de la région de Marseille, où il va arriver bientôt - cela, c'est fort bien, car il s'agit d'un débouché, d'un port et parce que l'axe Nord-Paris-Lyon-Méditerranée apparaît primordial - vers Nice, par exemple ? Je ne le pense pas.

Faut-il ouvrir une tranchée à travers la Provence, dans un pays privilégié où, une fois arrivé, on ne se sent plus tellement pressé, où l'on peut admirer la beauté des sites et la Méditerranée, qui sourit au détour de la voie ?

Je dis non. Il faut penser, d'abord, à l'environnement. Il serait stupide de construire des lignes de TGV partout. Et si l'on est tellement pressé d'arriver à Nice, puisque je viens de citer cet exemple, on n'a qu'à prendre l'avion, à Paris ! Le vol dure une heure et, même avec des encombrements d'une heure au départ de Paris et d'une

demi-heure à l'arrivée à Nice, cela ne fait, au total, que deux heures et demie, soit beaucoup moins que ce que les TGV pourraient mettre pour relier Paris à Nice.

Dès lors, ne poussons pas trop loin ces expériences. Voyons si de nouveaux TGV sont utiles et assurons-nous, si nous décidons de telles dépenses, qu'elles sont vraiment nécessaires. Ces programmes ne doivent pas être poursuivis de manière systématique et déraisonnable.

Revenons sur nos routes. On y voit un grand nombre de poids lourds, dont beaucoup viennent de l'étranger, des camions, des remorques, des mastodontes qui prennent de plus en plus les dimensions de wagons de marchandises. Beaucoup roulent vite et ne restent pas sur la voie lente, où ils doivent normalement se trouver.

On a vu, cet été, sur l'A 6, on l'a rappelé, le terrible drame qu'a causé un chauffeur fatigué qui s'était assoupi un instant.

Monsieur le ministre, il faut, pour les transports routiers, des réglementations très strictes, voire des limitations très précises. Là encore, des exemples se trouvent à l'étranger, et il n'est pas besoin d'aller très loin. Nous pouvons nous inspirer de la réglementation qui existe en Suisse, et dont je suis personnellement tout à fait partisan. Si elle avait existé en France, nous aurions évité, cette année, de pénibles et terribles accidents.

En dépit de ceux-ci, le transport par route prospère et devient de plus en plus encombrant. Mais a-t-on fait tout ce qu'il fallait pour garder aux voies ferrées et aux voies fluviales leur vocation de transporteurs de marchandises ? Il ne le semble pas, plusieurs des orateurs qui m'ont précédé l'ont dit. Un effort bien ciblé doit être fait pour identifier et préserver les lignes où le transport de fret gagnerait à être fait par rail, notamment celles qui aboutissent à des ports maritimes.

Il faut généraliser le système des conteneurs - je dis bien « conteneurs »,...

M. Emmanuel Hamel. Parler français, c'est bien !

M. Jacques Habert. ... mot parfaitement français qui s'explique grammaticalement à tout point de vue, et non cet horrible « containers ».

Ce système de conteneurs, utilisé dans le monde entier selon des normes identiques et qui permet le passage aisé des navires aux wagons, doit être étendu à tous les points de trafic essentiels de France.

A cet égard, la réforme du statut de la manutention, enfin acceptée, après tant d'oppositions et de grèves, par les syndicats de dockers, ouvre de bonnes perspectives et constitue un progrès réel.

Mais dans quel triste état se trouvent actuellement nos ports ! Ils sont délaissés non seulement par les navires étrangers mais aussi par le peu de navires marchands qu'il nous reste. Ces derniers, pour de multiples raisons, préfèrent utiliser les ports étrangers : Rotterdam plutôt que Dunkerque ou Calais, Anvers plutôt que Le Havre ou Saint-Nazaire, Gênes ou Barcelone plutôt que Marseille.

La principale cause de désaffection tient en un chiffre, celui des jours de grève constatés dans les ports français l'année dernière, grèves dues à la mise en place de ce statut des dockers pourtant tout à fait nécessaire à mes yeux. Les utilisateurs - industriels, importateurs, commerçants et exportateurs -, jugeant qu'il leur était impossible de travailler dans ces conditions, sont allés ailleurs.

La grève est, certes, un droit fondamental, inscrit dans le préambule de la Constitution de 1946. Mais n'en abuse-t-on pas ? N'y a-t-il vraiment pas d'autres moyens, entre le patronat et les salariés, de s'entendre ? A-t-on épuisé tous les moyens de concertation avant de s'y

résoudre ? Enfin, que ce soit dans les ports, à la SNCF, à la RATP ou à Air France, est-il normal de recourir si souvent aux grèves et, à chaque occasion, de prendre en quelque sorte, comme on le répète, les passagers en otages ?

La grève, pratique devenue courante en France, constitue évidemment un des éléments majeurs de la gêne rencontrée dans les transports sur notre territoire. C'est, pour les étrangers, l'élément négatif qui fait qu'ils s'interrogent sur nous et, parfois, s'écartent de notre pays.

M. André Maman. Très bien !

M. Jacques Habert. Ce n'est pourtant pas que nous manquions d'atouts. On a cité Airbus, le TGV et même la construction navale française, frappée de plein fouet en certains endroits, mais qui marche encore en d'autres, à Saint-Nazaire, par exemple, où les Chantiers de l'Atlantique ont construit, ces dernières années, plusieurs bateaux de croisière achetés par les Américains.

Ces bateaux, on peut les voir dans le port de Miami, qui, grâce aux croisières et aux loisirs, est devenu le premier port de voyageurs du monde. Plus de trois millions de passagers en partent, chaque année, en excursions, en vacances, aux Antilles ou en Amérique du Sud, sur des navires qui tournent sans arrêt à plein, ou presque. Le plus grand, le plus beau, à nos yeux, c'est notre *France*, devenu un paquebot bien rentable, qui rapporte des millions de dollars par an, mais qui, hélas ! porte un autre nom et navigue sous un autre pavillon.

M. Hubert Durand-Chastel. Quel dommage !

M. Jacques Habert. Nous avons encore le savoir-faire, mais savons-nous encore nous servir de ce que nous faisons, de ce que nous produisons ?

On peut se poser la question, en voyant comment nous nous trouvons défavorisés, mal armés, devant la concurrence étrangère.

Les compagnies aériennes américaines proposent pour venir en France des conditions beaucoup plus avantageuses que celles que peuvent offrir Air France et les compagnies qui y sont rattachées. Air France s'efforce d'obtenir et de procurer les mêmes avantages pour les billets de groupe, les réductions massives, les droits à des voyages gratuits en fonction des kilomètres parcourus. Mais tout cela existe en grand déjà, chez nos concurrents.

En ce moment, nos lignes intérieures sont encore protégées puisque l'accès des compagnies étrangères y est strictement limité. C'est ainsi qu'un Paris-Rodez coûte autant et rapporte donc autant qu'un Paris-New York au tarif le plus réduit, qui est de l'ordre de 2 400 francs, 2 400 francs pour traverser l'Atlantique !

Mais que va-t-il advenir - et quel problème pour le Gouvernement et pour nous tous ! - lorsque, dans trois ans à peine, si l'on applique à la lettre les conventions européennes et le traité de Maastricht, nos lignes intérieures seront ouvertes à la concurrence étrangère ? Il y a une échéance à laquelle il faut songer dès à présent.

Une extrême libéralisation, une ouverture totale pourraient être fatale à nos transports aériens intérieurs.

Le maintien d'une certaine réglementation, empêchant une concurrence de masse et parfois déloyale, car reposant sur des bases sociales différentes des nôtres, sera sans doute nécessaire si l'on veut assurer leur survie.

Mais il faudrait d'abord que les Français s'entendent entre eux. Même à l'intérieur d'un même groupe, parfois ils n'y arrivent pas.

Croyez-vous qu'Air France et Air Inter, maintenant unis, travaillent de concert ? Fort peu !

Je pourrais vous donner un exemple qui vient de m'être communiqué. Un groupe de vingt-cinq Français veut se rendre au Portugal, voir Lisbonne et Porto, puis revenir à Paris. Air France propose un prix de 2 600 francs par personne pour ce périple et la compagnie portugaise TAP 1 860 francs. Air France baisse ses prix sur Paris-Lisbonne, mais Porto-Paris est une ligne desservie par Air Inter, qui refuse la réduction proposée et ne cède pas. Bien que les deux compagnies appartiennent au même groupe, elles ne peuvent se mettre d'accord pour proposer un prix égal à celui de leur concurrent portugais.

Finalement, ces vingt-cinq Français, comme de nombreux autres à travers le monde, effectueront leur voyage non pas sur un vol français mais sur les appareils d'une compagnie étrangère !

Pour éviter de tels errements, il faut absolument que nous nous entendions, du moins entre nous. Des accords sont nécessaires entre tous les moyens de transports français, qu'il s'agisse de l'air, de la voie ferrée, des ports ou des routes. Il faut travailler en termes non plus de concurrence, mais de complémentarité.

Avant de terminer, permettez-moi de signaler les points sur lesquels certains de nos collègues, qui ne peuvent être présents aujourd'hui dans l'hémicycle, m'ont prié d'attirer votre attention.

Tous ont fait remarquer, tout d'abord - mais cela a déjà été dit - que l'introduction par la SNCF du système informatique SOCRATE a été une très fâcheuse initiative ; il est trop compliqué pour être utile. De plus, avoir affaire à une machine est très désagréable pour les passagers. Il faut garder à nos transports le caractère le plus chaleureux, le plus humain possible. Humanisation : ce mot a été prononcé plusieurs fois à cette tribune, au cours de notre débat.

Nos collègues du département du Nord MM. Alex Türk et Alfred Foy sont heureux de pouvoir venir à Paris en une heure grâce au nouveau TGV Paris-Lille. Mais ils enregistrent les protestations des usagers, notamment des abonnés, concernant l'augmentation du prix des billets. Ainsi, l'abonnement d'un mois pour quarante trajets était de 1 455 francs sur les trains habituels. Cet abonnement a été porté, du jour au lendemain, à 3 400 francs pour les nouveaux abonnés au TGV. Il est vrai qu'après transaction les anciens abonnés n'auront payer que 2 560 francs d'abonnement, mais cela représente tout de même une augmentation de 70 p. 100 !

M. Charles Ornano, sénateur-maire d'Ajaccio, insiste une nouvelle fois sur un mal souvent dénoncé, le prix prohibitif des transports aériens entre la Corse et le continent. De plus, les horaires des vols sont peu pratiques, car ils sont dépendants des départs parisiens.

En ce qui concerne les transports maritimes, le problème majeur qui demeure est celui des grèves incessantes. L'île de Beauté a l'impression d'être à tout moment l'otage de quelques grévistes impénitents.

Enfin, le réseau routier reste très insuffisant, même s'il permet de découvrir les magnifiques paysages de notre Corse pittoresque. Il n'y aura pas de développement économique en Corse tant qu'il n'y aura pas d'amélioration des routes, en particulier sur la liaison centrale Ajaccio-Bastia.

M. François Delga, sénateur-maire de Lautrec, est aujourd'hui en mission pour le Sénat aux Pays-Bas, dans le cadre de la commission Schengen. Il souhaite avoir des précisions et des assurances fermes concernant les intentions de l'Etat en matière de désenclavement de son département, le Tarn.

Si la desserte du Tarn-nord est désormais acquise, il n'en est pas de même du Tarn-sud, deuxième bassin d'emplois de la région où vient de se mettre en place un district de 90 000 habitants – agglomération la plus importante de la région Midi-Pyrénées après Toulouse – mais dont la liaison, tant avec la métropole régionale qu'avec la Méditerranée, est depuis longtemps inadaptée aux besoins.

Le désenclavement routier Mazamet-Castres-Toulouse – RN 126 – est une priorité absolue parce que le tissu économique régional a besoin d'être structuré d'urgence, parce que la compétition n'attend pas.

Dans le contrat de plan Etat-région Midi-Pyrénées du X^e Plan, le montant total de la programmation pour l'itinéraire Mazamet-Castres-Toulouse s'élevait à 142 millions de francs ; seulement 100 millions de francs ont été engagés et seront partiellement réalisés au 31 décembre 1993. Ce qui signifie qu'à la fin de la période contractuelle, le bassin Castres-Mazamet aura *in fine* bénéficié de 3,6 p. 100 seulement des crédits consommés en Midi-Pyrénées pendant cette période sauf si des mesures de rattrapage interviennent entre-temps.

Ces mesures doivent être prises et les crédits déjà annoncés doivent être entièrement consommés. Il faut aussi préciser les délais de réalisation de cet aménagement routier en deux fois deux voies. Le comité de bassin a demandé une réalisation complète dans les dix ans, au lieu des quinze ans jusqu'ici avancés. Le souhait de toute cette région, monsieur le ministre, est que cette liaison soit réalisée intégralement en deux fois deux voies, et le plus rapidement possible.

Après la liaison RN126 vers Toulouse, il faudra se pencher sur l'autre priorité du désenclavement du Tarn : l'aménagement de la route nationale 112 entre Albi et la Méditerranée via Béziers. M. Delga serait heureux d'avoir des réponses sur l'ensemble de ces dossiers.

Si vous me le permettez, avant de conclure, je dirai juste un mot pour un organisme dont nous profitons tous ici, mes chers collègues, et qu'il faut remercier pour son obligeance et son efficacité. Je pense – vous l'avez deviné ! – au bureau des transports du Sénat, auquel j'adresse le témoignage de notre gratitude. (*Applaudissements*)

M. Emmanuel Hamel. Il le mérite !

M. Jacques Habert. Tels sont, monsieur le ministre, mes chers collègues, les idées générales et les points particuliers que je voulais vous présenter à l'occasion de ce grand débat sur les transports intérieurs de notre pays.

Il faut remercier le Gouvernement de l'avoir mis à l'ordre du jour, car il implique des décisions fondamentales pour l'aménagement de notre territoire et l'organisation de la vie de notre pays dans les très prochaines années. Cette organisation doit être recherchée, poursuivie, réalisée par nous tous, ensemble, dans un esprit de concertation et de solidarité. (*Applaudissements sur les traversées des Républicains et Indépendants, du RPR, de l'Union centriste, ainsi que sur certaines traversées du RDE.*)

M. le président. Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pendant une dizaine de minutes.

La séance est suspendue.

(**La séance, suspendue à dix-huit heures quarante, est reprise à dix-huit heures cinquante.**)

M. le président. La séance est reprise.

6

MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat la lettre suivante :

« Paris, le 30 septembre 1993.

« Monsieur le président,

« J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en application de l'article 48 de la Constitution et de l'article 29 du règlement du Sénat le Gouvernement modifie comme suit l'ordre du jour prioritaire.

« Jeudi 7 octobre, après-midi et, éventuellement, le soir :

« Questions d'actualité au Gouvernement ;

« Discussion des conclusions de la commission des lois sur la proposition de loi n° 292 rectifié *bis* autorisant le versement de primes de fidélité à certaines actions nominatives des sociétés commerciales ;

« Projet de loi modifiant le code des assurances en vue notamment de la transposition des directives CEE n° 92-49 et n° 92-96 des 18 juin 1992 et 12 novembre 1992.

« Je vous prie de croire, monsieur le président, en l'assurance de ma haute considération.

« Signé : ROGER ROMANI. »

Acte est donné de cette communication.

L'ordre du jour de la séance du jeudi 7 octobre est modifié en conséquence.

7

NOMINATION D'UN MEMBRE D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle que la commission des affaires sociales a présenté une candidature pour un organisme extraparlamentaire.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai prévu par l'article 9 du règlement. En conséquence, cette candidature est ratifiée et je proclame M. Jacques Bialski membre suppléant du Conseil supérieur des prestations sociales agricoles.

8

TRANSPORTS INTÉRIEURS

Suite du débat sur une déclaration du Gouvernement

M. le président. Nous reprenons le débat consécutif à la déclaration du Gouvernement sur les transports intérieurs.

Avant de donner la parole à M. Delong, je signale qu'il reste vingt-six minutes de temps de parole au groupe du RPR, qui a encore cinq orateurs inscrits, M. Bourges ayant « déclaré forfait ». Il me semble que les trois derniers devront faire de même, mais nous ne connaissons les « forfaits automatiques » qu'après avoir entendu M. Delong.

M. Emmanuel Hamel. Ce serait bien douloureux pour les victimes !

M. le président. Vous avez la parole, monsieur Delong.

M. Jacques Delong. Monsieur le ministre, afin de préciser et d'orienter le débat sur la politique des transports, vous avez rédigé un rapport introductif fort bien fait et équilibré. Il devrait donner bien des satisfactions aux esprits les plus brillants, à condition qu'ils soient quelque peu conformistes. En effet, j'y ai cherché la part, bien maigre, consacrée à l'aménagement du territoire. Y figure le développement de ce qui se densifie, mais nullement le sauvetage de ce qui se désertifie.

Cet exposé, trop court, va me permettre de vous livrer mes réflexions sur le plan local, dans un premier temps, sur le plan général, dans un second temps.

La SNCF ne s'investit nulle part ailleurs que dans le TGV. C'est une politique qui se tient ; elle est même conforme à un certain aspect de l'aménagement du territoire, mais elle laisse dans l'ombre des zones immenses, les moins peuplées, les moins développées, les moins influentes.

Ces jours-ci, vous avez pris une décision courageuse : le TGV Est Paris-Strasbourg par Mulhouse et le TGV Méditerranée seront réalisés dans six ou sept ans, pour le deuxième millénaire. Mais, en même temps que vous avez annoncé la vie, vous avez annoncé implicitement, sans le savoir peut-être, la mort d'une immense étendue située entre Troyes, Belfort d'ouest en est et Langres - Saint-Dizier du sud au nord, soit la valeur de quatre départements environ : une partie de l'Aube, la Haute-Marne, la Haute-Saône, l'ouest des Vosges.

En effet, pour la SNCF, le TGV Est Paris-Strasbourg signifie l'abandon de la ligne internationale Paris-Bâle, par Troyes, Chaumont, Vesoul, et la disparition progressive des équipements correspondants, tel le site stratégique de Chalindrey.

Certes, nous avons discuté avec la SNCF pour obtenir des garanties ou des solutions de remplacement, mais, faute de lignes électrifiées sans doute entre les villes citées plus haut, le courant ne passe pas entre la SNCF et nous ! *(Sourires.)*

En effet, le coût de l'électrification représenterait, pour Paris-Troyes, 1 milliard de francs, pour Troyes-Chaumont, 650 millions de francs, pour Chaumont-Chalindrey, 260 millions de francs et, enfin pour Chalindrey-Vesoul, 500 millions de francs. Je laisse à mes collègues de la Haute-Saône le soin de vous annoncer la suite du programme !

Comme vous pouvez le constater, l'addition est beaucoup trop lourde pour les trois départements de l'Aube, de la Haute-Saône et de la Haute-Marne. Elle l'est d'autant plus que la RN 19 entre Langres et Belfort est à peine évoquée.

La SNCF nous déclare que « si une collectivité territoriale demande la réalisation ou la modification d'un projet d'investissement, elle devra s'engager simultanément à apporter à la SNCF des concours financiers tels que sa réalisation n'entraîne aucune dégradation pour les comptes de l'entreprise ». J'ai l'impression qu'elle n'a pas toujours appliqué cette politique, à en juger par ses résultats actuels ; c'est net à défaut d'être rassurant !

On nous propose, par petits morceaux, des trains express régionaux, les TER, avec changements garantis et frais payés par les collectivités, une sorte de service de remplacement minimal sur les lignes Paris-Bâle et Paris-Vienne par l'Arlberg express. Quant à la ligne Nord-Sud, Saint-Dizier restera à l'écart, loin du TGV qui reliera

pourtant à vitesse réduite Vitry-le-François et Bar-le-Duc. Saint-Denis, la ville la plus industrielle et la plus importante des trois départements, ne sera pas desservie, même par une rame TGV sur voie classique.

Dans ces conditions, jusqu'où la politique des transports doit-elle être un instrument pour équilibrer le territoire ?

« Comment concilier les besoins concurrents liés à la congestion dans les zones denses et ceux liés à l'aménagement du territoire à l'échelle européenne ou à l'échelle régionale, en particulier la desserte des zones enclavées qui ne se justifient que dans une perspective à plus ou moins long terme ? »

Là encore je vous cite, monsieur le ministre. La pensée est bonne ; l'idée serait réaliste et pratique s'il n'y avait pas l'expression « à plus ou moins long terme » suivie d'un point d'interrogation.

Mais la SNCF a sa propre politique d'aménagement du territoire, purement financière, en principe tout au moins. En ce qui concerne les quatre départements que j'ai cités plus haut et qui représentent une surface considérable dans le Grand-Est, les habitants seront invités à payer plus cher un service de plus faible qualité. De Vesoul à Paris par Besançon, le billet coûtera 200 francs de plus.

« Et pourtant la prise en compte de l'aménagement du territoire et des effets à long terme, la mise en œuvre des objectifs de solidarité, de cohésion ou d'équité relèvent du service public des transports dont la maîtrise est assurée par la puissance publique ».

Cette déclaration capitale, dont je vous remercie, monsieur le ministre, figure à la page 12 de votre rapport introductif. Elle ne suscite aucune critique de ma part. Elle m'inciterait plutôt à vous faire des compliments, d'autant plus chaleureux qu'elle devrait se traduire pratiquement par la solution des problèmes du Paris-Bâle et du Reims - Saint-Dizier - Chalindrey - Dijon. Ce sera en quelque sorte l'épreuve de vérité. Mais quittons le problème local ou interrégional.

Je voudrais aborder un aspect plus vaste du rôle des transports intérieurs dans l'aménagement du territoire, et plutôt l'influence de la volonté d'aménagement du territoire sur les schémas prévisionnels dans les transports intérieurs. Le problème auquel nous avons à faire face est, en gros, le suivant :

Doit-on constamment courir pour adapter nos circuits de communications aux évolutions migratoires ou doit-on, au contraire, imposer un réaménagement du territoire en y planifiant les transports ?

Dans ce dernier cas, se pose un problème de fond : comment coordonner les responsabilités et les initiatives de l'autorité organisatrice avec les fonctions de gestion de l'autorité exploitante des services de transport ? Nous connaissons tous les deux étapes de la solution : vouloir et pouvoir.

M. Charles Pasqua, ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, a très justement déclaré au Puy, voilà quinze jours, que la France avançait à trois vitesses. C'est vrai, mais si je devais apporter des précisions, par expérience personnelle, à cette déclaration, je dirais qu'une partie de la France est en marche avant, une autre au point mort et la dernière en marche arrière. *(Sourires.)*

En effet, vingt et un départements français, constituant une sorte de baudrier, sont en dépression depuis des dizaines d'années. Ils coupent la France en diagonale de

la Meuse et des Ardennes en passant par la Haute-Marne, la Haute-Saône, la Nièvre et en descendant par la Haute-Loire, le Cantal, la Lozère, vers les Pyrénées.

C'est par rapport à ces vingt et un départements laissés pour compte dans le développement de la France, pour de multiples et différentes raisons, que se situe le véritable problème, à savoir celui d'une politique volontariste et nationale d'aménagement du territoire grâce au développement des transports intérieurs latéraux et non plus seulement radiaux vers l'araignée que constitue l'Île-de-France.

Si nous envisageons seulement le Grand Est, deux objectifs en matière de transport et de communication sont primordiaux : premièrement, améliorer les relations internes entre les villes principales du Grand Est au niveau des chefs-lieux de département ; deuxièmement, assurer l'efficacité des grands axes allant d'est en ouest et du nord au sud, en matière tant ferroviaire que routière.

Sur ce dernier point, les options française et européenne sur les transports combinés et les autoroutes ferroviaires présentent un intérêt évident. La liaison entre Calais et le couloir rhodanien est sans doute la première initiative qui s'impose. Une remarquable étude a été réalisée, d'ailleurs, au niveau de l'ensemble des préfectures de région du Grand Est.

Je n'ai pu aborder que partiellement ces sujets, qui sont pourtant essentiels pour le rééquilibrage national et européen, puisque ces vingt et un départements français sont prolongés, au-delà des frontières, par les Ardennes belges et le Pfälzer-Wald allemand jusqu'au Rhin.

C'est sur une vision différente de nos habitudes centralistes que j'appelle votre attention, monsieur le ministre. A vous de faire en sorte que lorsque nous regarderons passer un train, nous voyions non seulement la lanterne rouge à l'arrière, mais également les feux blancs de la locomotive placés à l'avant. (*Applaudissements sur les traversés du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.*)

M. le président. La parole est à M. de Catuelan.

M. Louis de Catuelan. Monsieur le ministre, je ne pensais pas intervenir sur la politique des transports terrestres, d'autres que moi s'en chargeant, mais votre rapport introductif a évoqué, en pages 8, 19 et 20, les transports fluviaux puis, très succinctement, les transports maritimes. Evidemment, je ne pouvais laisser passer une telle occasion.

Certes, le temps de parole qui m'est imparti ne permet pas une approche technique et affinée des problèmes, mais d'autres occasions se présenteront. Il me donne simplement la possibilité de souligner l'état de délabrement de ces moyens de transport qui mériteraient beaucoup plus d'intérêt qu'on ne leur en consacre depuis quelques décennies.

J'évoquerai seulement deux aspects qui devraient, je le souligne, se compléter, à savoir l'économique et le social. En effet, je suis triste de constater que l'un et l'autre sont fort mal traités.

En préambule, monsieur le ministre, je voudrais vous exprimer ma satisfaction d'avoir entendu vos paroles courageuses à propos des transports fluviaux, et je suis entièrement d'accord avec vous sur ce point.

Pour respecter l'ordre selon lequel vous avez abordé les différents problèmes dans votre rapport introductif, je commencerai par le transport fluvial, qui a été fort bien évoqué hier par certains de mes collègues.

C'est un sujet que je connais puisque j'ai eu la charge du dossier relatif à la réforme de l'établissement public Voies navigables de France, sur lequel j'avais fondé de grands espoirs. Hélas ! le transport fluvial en France est devenu pratiquement insignifiant : il ne représente plus que 2 p. 100 à 3 p. 100 de l'ensemble des transports alors que ce taux, chez nos voisins, s'élève à 20 p. 100 et est même quelquefois largement supérieur.

Qu'est-ce que cela signifie ? Ce moyen de transport est-il désuet, inintéressant ? N'a-t-il plus de rôle à jouer ? Une analyse rigoureuse le dément formellement. Si on lui en donne les moyens, le transport fluvial est capable de rendre de grands services à bas prix et même, dans certains cas, de libérer d'autres moyens de transport qui encombrant certains axes, notamment pour des marchandises de peu de valeur.

Toutefois, notre réseau Freycinet est dans un état déplorable et il est mal entretenu. Ainsi, nos péniches sont prises dans des nasses qui les empêchent de remplir leur rôle sur des distances rentables. Bref, elles ne sont plus à même de naviguer.

En outre, il manque au canal Rhin-Rhône relativement peu pour le rendre opérationnel et pour ainsi permettre le passage de barges importantes rendant possible le cabotage sur une large échelle, ouvrant l'accès de la mer du Nord à la Méditerranée. De quelles perspectives intéressantes nous privons-nous ! Les Allemands l'ont bien compris puisqu'ils ont récemment inauguré le canal Rhin-Main-Danube.

Voilà quelques années, devant la carence du financement, l'établissement public Voies navigables de France a vu le jour. Dans un premier temps, il s'est chargé d'effectuer les travaux urgents sur certains canaux Freycinet, puis il a constitué une cagnotte pour faire face à des projets plus ambitieux.

Nous étions un certain nombre à nous réjouir de ces perspectives. Qu'en est-il à ce jour ? J'aimerais obtenir des précisions sur ce point. Je souhaite qu'un véritable débat s'organise autour de ces importants problèmes et que l'on nous précise l'action menée par Voies navigables de France depuis la création de cet établissement - ses opérations ou ses échecs mêmes - déplorant, à cette occasion, que certains aspects de celle-ci puissent donner lieu à des critiques notamment sur des points qui pourtant ne doivent pas entraver sa gestion.

Voilà succinctement abordé, par le biais de questions, le premier point de mon intervention. Passons au transport maritime.

Vous traitez de ce sujet en quelques lignes, monsieur le ministre, bien que je sache qu'il vous préoccupe. Mais comment peut-il en être autrement quand on connaît le budget consacré au transport maritime qui, visiblement, ne préoccupe pas outre mesure nos grands argentiers, passés et présents ? J'espère qu'il n'en sera pas de même dans le futur.

Je passerai rapidement sur les problèmes portuaires, malgré leur importance. Je tiens cependant à faire remarquer qu'ils sont préoccupants et qu'il est grand temps que les responsables s'aperçoivent enfin qu'ils ont coûté et coûtent encore très cher à notre collectivité nationale. De plus, bon nombre de comportements actuels font la joie de nos voisins, qui profitent largement de nos erreurs. Cela donnerait aussi matière à d'intéressants débats.

Pour ce qui concerne notre flotte, quel désastre constatons-nous ! En dix ans, le tonnage a été divisé par trois, le nombre de marins est deux fois moins important et

notre flotte occupe la vingt-huitième place mondiale, devancée par de tout petits pays. Cela se passe de commentaires.

Quelles en sont les raisons ? Que faire pour sauver notre flotte de commerce, dont l'intérêt stratégique n'est plus à démontrer - on l'a vu au moment de la guerre du Golfe - et dont l'importance est vitale pour nous ? La France est, en effet, le quatrième exportateur mondial. Rappelons aussi que 60 p. 100 de l'économie française dépendent de ces échanges maritimes.

Ces explications suffisent en elles-mêmes. Mais je rappelle que nos côtes occupent 5 000 kilomètres et non 3 600 kilomètres, comme l'a indiqué tout à l'heure l'un de nos collègues, parce qu'il faut tenir compte des DOM-TOM, et qu'une large frange de nos populations côtières est encore liée à l'existence même du commerce maritime et, bien entendu, de la pêche. Certes, les mesures de soutien peuvent paraître onéreuses, mais leur montant serait beaucoup plus important si notre flotte disparaissait complètement. Le chiffre de 1,2 milliard de francs a même été avancé.

Par ailleurs, monsieur le ministre, la mer n'est pas seule à être aidée en France.

En ce qui concerne la marine, je crois, sans me tromper, pouvoir dire que nous en sommes à la vingt-huitième crise depuis 1850. Ces situations ont été occasionnées en général par l'adoption de mesures stupides auxquelles un terme rapide a été mis, face aux résultats désastreux. Il suffit de lire l'importante bibliographie sur ces sujets pour en être convaincu.

Depuis trois ou quatre ans, quelques mesures allant dans le bon sens ont été prises. D'autres ont été repoussées par le ministre du budget. Nous les étudierons à nouveau lors de l'examen du projet de budget. Je pense notamment à la défiscalisation des charges sociales des marins ou au soutien de la construction navale. Je parlerai aussi, monsieur le ministre, du coût des équipages - mais je crois que, de ce point de vue, votre sensibilité est la même que la mienne. J'évoquerai l'immatriculation aux Kerguelen, le projet de règlement européen, et surtout le manque de coordination entre pays maritimes européens.

À l'heure actuelle, ce qui est très grave, l'accord entre les Douze n'intervient pas en matière maritime. Certains pays, qui devraient être soumis au même régime que nous, bénéficieraient de situations plus avantageuses et concurrencent donc nos équipages, créant des situations explosives, alors que l'on aurait le plus grand intérêt à construire une Europe maritime forte, face à tous les négriers employant des pavillons de complaisance.

Certes, le marin français semble coûter plus cher, mais sa forte qualification est un gage de sécurité. De plus, pourquoi ne pas le dire, la restriction actuelle des équipages en relativise fortement le coût. Il suffit de connaître les analyses divergentes que font certains employeurs pour s'en convaincre. J'ai d'ailleurs été très frappé de constater ces points de vue différents.

Je voudrais aussi obtenir de plus amples renseignements sur les négociations actuelles entre la CGM et la SDV : où cela nous mènera-t-il et combien de navires seront-ils encore sacrifiés ?

En ce qui concerne le transport maritime, je constate avec peine que la notion « armatoriale » est réduite à la portion congrue et que la partie maritime n'occupe plus qu'un très petit créneau dans d'énormes conglomerats. C'est peut-être une raison supplémentaire du désintérêt actuel pour une profession très utile et dont le savoir est reconnu de tous.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que je souhaitais formuler. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, des Républicains et Indépendants et du RPR, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

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

M. Georges Gruillot. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, notre débat de ce jour, relatif à la politique des transports, doit nous permettre de définir les orientations majeures qui, dans les années à venir, permettront au Gouvernement et aux pouvoirs locaux en général d'établir des priorités et d'arrêter des choix.

Je suis de ceux qui se réjouissent tout particulièrement de cette réflexion. Elle doit, globalement, prendre en compte l'ensemble des modes de transport, y compris la voie d'eau, trop souvent reléguée au rang des accessoires anachroniques et romantiques dans ce qu'il est convenu d'appeler « l'opinion publique ».

Cette approche multimodale des transports, son inscription dans une perspective plus large d'aménagement du territoire, et donc dans une logique d'intégration européenne, m'autorisent à évoquer plus particulièrement devant vous, monsieur le ministre, la mise à grand gabarit du canal Rhin-Rhône par la vallée du Doubs.

Tout comme mes collègues, vous vous souviendrez que dans son rapport publié en 1988, Mme Yvette Chassagne avait mis l'accent sur la vétusté du réseau fluvial français et dénoncé l'absence de liaison entre les principaux bassins, absence qui rend nos quelque 1 850 kilomètres de voies à grand gabarit sans issue. « Les voies navigables françaises ressemblent aujourd'hui à des autoroutes reliées par des chemins de terre », avait-elle affirmé, quelque seize ans après que le président Pompidou eut clairement opté pour la liaison Rhin-Rhône par la Franche-Comté. Selon lui, « l'ensemble à trois pôles, mer Noire, mer du Nord, Méditerranée, auquel la liaison Saône-Rhin doit nous permettre de participer, constitue une œuvre clef, tant sur le plan national qu'international ». Plus de vingt ans après, cette argumentation revêt une actualité toute particulière avec l'achèvement de la liaison à grand gabarit Rhin-Main-Danube, d'une part, et l'ouverture politique et économique des pays de l'Europe de l'Est, d'autre part.

Or que sommes-nous contraints de constater ? Depuis la déclaration d'utilité publique de cette liaison en 1978, prorogée par décret en 1988, aucune avancée décisive n'a été réalisée pour que ce projet, indispensable à la collectivité nationale et à un rééquilibrage des échanges en Europe, devienne réalité.

Les efforts méritoires du secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux, M. Georges Sarre, sous le gouvernement précédent, avec, en particulier, la création de Voies navigables de France, n'y auront rien changé. La permanence des mêmes mots s'accompagne de celle des mêmes maux quand aucune véritable volonté politique associée à des programmations financières n'est exprimée.

Ni le dragage de la Saône à Saint-Symphorien, ni l'écluse Niffer-Mulhouse ne constituent des mesures significatives. Tout au plus, ces décisions timides sont-elles de nature à stimuler et à cimenter les oppositions qui, depuis quinze ans, se nourrissent des hésitations des décideurs.

Il faut, monsieur le ministre, saisir l'opportunité que nous offre ce grand débat sur les transports pour décider une fois pour toutes ce que l'on croit bon pour l'avenir. Et cet avenir, il faut, pour reprendre une expression du chef du Gouvernement, « avoir le courage de le bâtir ».

Si plus de 95 milliards de francs ont déjà été investis par la France sur le Rhône, la Saône et le Rhin, ils ne trouveront leur rentabilité que lorsque le verrou entre les deux bassins du Rhône et du Rhin aura disparu. Le souci d'une bonne gestion des finances publiques ne peut donc que plaider pour les quelque 17 milliards nécessaires à l'achèvement des 229 kilomètres permettant de valoriser l'ensemble.

Le département du Doubs, que j'ai ici l'honneur de représenter, est le plus concerné par ce projet, qu'il s'agisse de la longueur ou de la difficulté du tracé. L'enjeu écologique y est particulièrement fort, et c'est là le grand défi qu'il nous appartient de relever en utilisant les immenses possibilités que nous offrent aujourd'hui les progrès de la recherche scientifique et technique. Ce qui a été fait sur les lacets de la vallée de l'Altmühl, nous pouvons, nous devons nous donner les moyens de le faire aussi.

Plus que d'autres, le département du Doubs subit les conséquences négatives de la valse-hésitation qui se joue depuis des décennies. Le gel des terres, les incertitudes qui pèsent sur tous les projets d'aménagement des collectivités territoriales, l'impossibilité d'établir un schéma global et cohérent des infrastructures sont autant de handicaps auxquels l'ensemble des élus sont confrontés.

Dans ces conditions, vous comprendrez que la préparation du XI^e Plan constitue pour la région Franche-Comté en particulier, mais aussi pour l'ensemble des régions concernées, de l'Alsace à PACA en passant par Rhône-Alpes, un exercice périlleux !

Le volume des transports internationaux, dans le cadre du Marché unique et de l'internationalisation de l'économie, augmentera, selon les experts, de 100 p. 100 dans les années à venir et même de 200 p. 100 sur certains itinéraires.

Dans ce contexte, monsieur le ministre, mes chers collègues, il est facile d'imaginer le rôle essentiel que les liaisons entre Rhin et Rhône peuvent jouer, si la France veut remplir le rôle qui doit être le sien en Europe, si l'on veut rééquilibrer à long terme les flux des échanges économiques Nord-Sud et Est-Ouest.

L'enjeu, pour notre collectivité nationale, est immense. La liaison à grand gabarit Rhin-Rhône, reconnue par la Commission des Communautés européennes « d'intérêt européen », doit aujourd'hui être retenue comme une des priorités nationales dans notre schéma d'infrastructures.

Outil de cohérence, maillon indispensable à l'Europe des transports, la liaison Rhin-Rhône par la voie d'eau, mais aussi par le TGV, est la composante essentielle d'une stratégie multimodale des transports en France.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Georges Guillot. Elle répond à l'ardente obligation qui est la nôtre de contrebalancer la *Mitteleuropa* renaissante, en la raccordant par des infrastructures performantes à la façade maritime de l'Ouest et du Sud européen.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande avec beaucoup de fermeté de décider la priorité de la liaison Rhin-Rhône, mettant ainsi un terme au système confortable des priorités simultanées. (*Applaudissements sur les travées du RPR et de l'Union centriste.*)

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

M. Claude Huriet. Monsieur le ministre, à cette heure, je me contenterai de résumer l'intervention que je souhaitais faire dans ce débat, me permettant toutefois de tenir à votre disposition le texte écrit que j'avais préparé.

Je dois tout d'abord vous demander, au nom de mon collègue et ami M. Rémi Herment, si le tracé meusien du TGV, tel qu'il avait été approuvé tant par le conseil régional que par les quatre conseils généraux de Lorraine, risque d'être remis en cause.

Ma deuxième question concerne la bretelle de raccordement de la ligne du TGV Est à hauteur de Vandières, commune de Meurthe-et-Moselle qui connaît, depuis l'annonce faite par le Gouvernement, une renommée inattendue. Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir faire étudier par vos services les conditions dans lesquelles un tracé par la vallée dite du « Rupt de Mad » pourrait se substituer aux deux bretelles actuellement prévues, qui se révèlent non seulement plus coûteuses mais aussi écologiquement plus pénalisantes.

Enfin, je me permets d'attirer votre attention sur la gare lorraine du TGV Est. M. Gérard Longuet, président du conseil régional de Lorraine, a récemment indiqué qu'un temps de réflexion restait ouvert dans la mesure où le « phasage » annoncé par le Gouvernement nous laissait quelque répit. C'est le bon côté des choses !

Il existe, en fait, monsieur le ministre, trois possibilités quant à l'implantation de cette gare lorraine.

Il y a d'abord l'implantation au milieu des champs, qui est, hélas ! actuellement prévue dans les études, près de la gare de Cheminot. Elle présente l'inconvénient majeur de se trouver à sept kilomètres de l'aéroport régional et à six kilomètres de la desserte ferroviaire classique Nancy-Metz, qui est bien cadencée.

Cette gare TGV au milieu des champs ne répond à aucune logique, ni stratégique, ni économique.

La deuxième possibilité consiste à implanter la gare TGV sur le sillon ferroviaire Nancy-Metz. Des difficultés techniques et un coût financier très élevé, semble-t-il, ont jusqu'à maintenant dissuadé vos services de retenir cette éventualité. Peut-on la remettre à l'étude ?

La dernière possibilité, monsieur le ministre, a l'avantage de ne rien coûter à la collectivité : pas de gare lorraine. En effet, la situation dans laquelle nous allons nous trouver dès la réalisation de la première tranche peut être pérennisée. Les gares de Nancy et de Metz, dont la vocation essentielle sera de desservir Paris et Strasbourg, pourront bénéficier ainsi de l'interconnexion.

Aussi, monsieur le ministre, je me permets de réitérer la question que j'ai posée avec insistance et persévérance en d'autres enceintes sans avoir été jusqu'à présent entendu : faut-il vraiment réaliser une gare lorraine ? N'est-il pas plus satisfaisant pour l'économie de la Lorraine et, en particulier, des deux capitales régionales, ainsi que pour les deniers publics, d'envisager de pérenniser le rôle des gares de Nancy et de Metz, non seulement pour desservir l'Alsace, l'Est européen et la région parisienne mais aussi pour que nous puissions tirer pleinement profit de l'interconnexion ?

Telles sont, monsieur le ministre, les questions que je voulais vous poser. J'espère que la concision dont j'ai fait preuve me vaudra une attention particulière de votre part. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, des Républicains et Indépendants et du RPR.*)

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

M. Camille Cabana. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je dispose de six minutes pour évoquer le problème de la réforme des transports parisiens. Vous apprécierez la performance si j'y parviens ! (*Sourires.*) Je vous demande donc, par avance, de bien vouloir me pardonner si je suis conduit à m'exprimer de façon quelque peu elliptique, voire simpliste.

Je me consolerais en pensant que nous aurons sans doute, lorsque vous présenterez votre projet de loi, l'occasion d'aller un peu plus au fond des choses.

Pour l'heure, bien entendu, notre ambition ne peut être que de nourrir l'indispensable réflexion qui doit nécessairement précéder une réforme dont on ne saurait méconnaître la portée au regard tant des finances de l'Etat et des collectivités parisiennes, que des intérêts de millions d'usagers qui empruntent le système de transport parisien.

Vous le savez, des tentatives ont déjà eu lieu dans le passé : celle-ci doit être la troisième en vingt ans. Les précédentes ont échoué et je forme le vœu, monsieur le ministre, que la vôtre puisse, elle, être menée à son terme.

Nous devons, en tout cas, tirer les leçons des expériences passées et aussi nous souvenir de ce qu'a dit récemment M. le Premier ministre quant à l'adéquation des réformes ; il nous a rappelé, à fort juste titre, qu'il n'est de réforme qui vaille que celle dont on accepte les contraintes et dont le besoin est reconnu par tous ceux qui sont concernés.

Prudence et humilité sont donc, en la matière, de rigueur, et vous aurez, monsieur le ministre, à tenir à équidistance, d'une part, le conservatisme languissant dont on fait souvent preuve sur ce sujet et, d'autre part, une certaine frénésie de changement qui habite peut-être certains d'entre nous. Mais vous devrez aussi persévérer dans votre volonté, car les obstacles ne manquent pas, vous le savez.

Je tiens, du reste, à rendre hommage au Gouvernement, en particulier à vous-même, pour avoir eu le courage d'aborder aussi sereinement un sujet qui a rebuté bon nombre de vos prédécesseurs - ce n'est pas leur faire injure que de le rappeler - en raison des formidables enjeux qu'il met en question.

Ces enjeux sont d'abord politiques, au sens le plus noble du terme. Je dirai, pour aller vite, que l'organisation actuelle des transports parisiens est un véritable défi à la logique et à la transparence, tant est grand l'entrecroisement des responsabilités, qu'elles soient politiques ou financières. Certes, c'est une maladie de notre société, mais il faut bien avouer qu'avec les transports parisiens nous atteignons des sommets ! Nul ne sait très bien qui décide et pourquoi, qui paie et comment.

Nous avons deux grandes entreprises nationales, la SNCF et la RATP, largement déresponsabilisées, du moins pour tout ce qui concerne les transports parisiens, et une autorité prétendument organisatrice, le syndicat des transports parisiens. Celui-ci n'est en fait, chacun le sait, qu'une chambre d'enregistrement qui entérine les décisions prises, sans grand souci de cohérence, dans divers bureaux de l'administration centrale, notamment dans certains bureaux de votre propre administration, monsieur le ministre, mais aussi dans d'autres - je pense, en particulier, aux services de Bercy.

L'autre aspect du panorama, c'est une dépense toujours croissante pour un service rendu en dégradation régulière, qu'il s'agisse du trafic, paradoxalement en baisse, de la sécurité, ou plutôt de l'insécurité, de la propreté, de la fraude ou encore des grèves. Vous avez fait allusion, dans votre propos introductif, à cette grève proprement scandaleuse - je partage tout à fait votre opinion sur ce point - qui a perturbé la ligne B du RER et qui avait été déclenchée simplement parce que l'on demandait aux conducteurs trois minutes supplémentaires de travail par jour !

Bien sûr, l'enjeu financier est, lui aussi, considérable. Ce qu'on appelle pudiquement, par une espèce de raffinement sémantique, l'indemnité compensatrice, et qu'en d'autres temps on appelait plus prosaïquement le déficit des transports, s'élève en 1993 à 6,5 milliards de francs. Mais ce qui importe, c'est que, si l'on extrapole les tendances passées, ce chiffre sera au moins doublé dans les dix ou quinze ans qui viennent.

En ce qui concerne les investissements, les besoins restent considérables. Ils représentaient plus de 10 milliards de francs au cours de la période 1989-1993. A partir de 1994, ils se situeront, semble-t-il, selon une hypothèse basse, autour de 4 milliards de francs par an, ne serait-ce que pour mener à terme les programmes déjà engagés.

Monsieur le ministre, sans être trop pessimiste, on peut considérer que cette prévision doit vous poser d'ores et déjà des problèmes insolubles : nous ne pourrions pas financer dans le cadre du prochain contrat de plan les infrastructures de transport qui sont aujourd'hui prévues.

Chacun doit prendre conscience de la portée financière du débat qui s'ouvre et de l'impérieuse nécessité dans laquelle nous sommes d'écarter toute approche de caractère trop simpliste.

Surmonter cet obstacle financier est sans doute possible, c'est en tout cas ma conviction, mais deux conditions doivent être impérativement réunies pour y parvenir.

La première est une coopération entre le pouvoir central et les pouvoirs locaux. C'est indispensable.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Absolument !

M. Camille Cabana. Si, comme on peut le redouter - et je pense que vous le redoutez autant que moi - certains ne voyaient dans cette réforme que l'occasion d'un transfert de charges pur et simple du budget de l'Etat vers les budgets des collectivités territoriales, mieux vaudrait refermer aussitôt le dossier parce que l'échec serait au bout de notre route. En effet, les budgets locaux sont dans l'incapacité évidente de supporter un transfert aussi important.

Cette affirmation vaut, certes, pour le temps T de la réforme, mais j'attire votre attention sur le fait qu'elle vaut encore plus pour le temps T'. En effet, la fiscalité locale est peu évolutive alors que la progression des déficits des transports dépasse largement le rythme de l'inflation. Je voudrais, pour fixer les idées, rappeler que, si l'indemnité compensatrice représente 0,4 p. 100 du budget de l'Etat, elle est proche de 7 p. 100 du budget de la ville.

Attachons-nous donc à rendre réaliste, ou tout simplement crédible, ce qui aujourd'hui relève de l'utopie pure et simple.

Il existe plusieurs voies qu'il convient d'explorer. Je pense notamment à l'alignement du régime des retraites de la RATP sur celui de la SNCF. J'estime que nous devons également nous interroger sur la pertinence du système qui consiste à faire financer des investissements par les entreprises au prix de charges financières et d'un endettement qui dépassent manifestement les capacités des dites entreprises.

Monsieur le ministre, même si c'est plus délicat, je pense qu'il faudra aussi poser le problème de la fiscalité spécifique de la région d'Ile-de-France. Il est en effet anormal qu'elle profite au budget de l'Etat alors qu'elle devrait profiter au budget de la région d'Ile-de-France.

Je n'énumère là que quelques têtes de chapitre. Chacun d'entre eux est porteur de difficultés considérables ; néanmoins je ne crois pas qu'il soit possible d'éluder ces débats, sauf à prendre le risque de construire sur des sables mouvants, chose qui serait très dangereuse.

Je n'insisterai pas davantage sur la seconde condition, à savoir la durée, de la nécessité de laquelle vous êtes convaincu. Cette réforme demandera du temps et de la progressivité.

Vous aurez à contenir les impatiences de ceux qui estiment que c'est en avançant à marche forcée qu'une situation irréversible sera créée.

Je suis d'un avis un peu différent : il faut assurément marquer rapidement une volonté ferme, mais je crois que nous ne devons pas perdre de vue que toute perturbation aurait des conséquences dramatiques pour la vie quotidienne de millions de nos concitoyens qui empruntent les transports en commun.

La situation actuelle n'est pas satisfaisante - c'est bien pourquoi chacun s'accorde à vouloir la changer - mais elle est le résultat d'une sédimentation très ancienne, d'une gestion lointaine et centralisée non exempte d'incohérences et de contradictions. Le Gouvernement peut, à juste titre, avoir le souci de s'éloigner d'une gestion aussi peu gratifiante, mais il ne peut le faire sans s'assurer de la pérennité de ce qui suivra.

S'agissant de l'aspect institutionnel, tout le monde semble d'accord pour estimer que c'est dans la voie de la décentralisation qu'il faut rechercher une solution. Reste à discuter - c'est un point très important - du degré de cette décentralisation et de la part que l'Etat conservera dans la responsabilité de ce système. Il me semble que le sujet mérite d'être également abordé en dehors de toute approche dogmatique.

La RATP est une entreprise nationale et, comme aurait dit qui vous savez, elle entend, apparemment, le rester. Je ferai observer que, si nous demeurons dans ce contexte, c'est le pouvoir central qui continuera à nommer les dirigeants, à fixer les statuts des personnels, leurs conditions de travail, leurs rémunérations, et vous savez combien elles pèsent sur le bilan d'exploitation des transports !

Dans ces conditions, peut-on attendre d'une collectivité décentralisée qu'elle assume les conséquences financières de décisions sur lesquelles elle n'a aucune prise ? Il faut se poser la question, et je crois qu'on peut émettre quelques doutes sur l'efficacité d'une telle solution.

J'évoquerai pour mémoire le cas encore plus complexe de la SNCF : nous sommes en face d'un monstre d'opacité en matière de responsabilités et de comptes. Vous en êtes convaincus, je n'insisterai donc pas.

Quel serait, par ailleurs, le degré de liberté tarifaire que vous laisseriez à la nouvelle autorité ? C'est une question qu'il faut clairement poser quand on sait avec quel soin jaloux tous les gouvernements successifs ont voulu conserver la maîtrise de cette décision. Pourtant, il est bien évident que la fixation des tarifs sera le curseur à partir duquel la charge sera répartie entre l'usager et le contribuable.

La future autorité peut-elle renoncer à une once de cette redoutable mais incontournable prérogative ? Je ne le pense pas.

D'autres sujets mériteraient d'être évoqués. Je songe notamment à la gestion du versement transport à la charge des employeurs, qu'il conviendrait, du reste, d'associer à la réflexion, tant leur contribution devient importante dans l'équilibre des comptes. A Paris, leur contribution représente près de 30 p. 100.

J'ajouterai pour conclure que, comme toute réforme, votre projet suscite d'ores et déjà, au sein des entreprises, notamment au sein de la RATP, des inquiétudes prêtes à évoluer très vite vers la contestation et l'opposition.

Je sais que le personnel des entreprises n'a pas très bonne presse dans l'opinion publique et des événements tels que la grève qui a eu lieu sur la ligne B du RER ne contribuent pas améliorer son image. Je peux pourtant attester que, dans leur grande majorité, ces personnels ont une haute idée des exigences du service public dont ils ont la charge. Beaucoup souffrent d'une situation où ils s'estiment mal compris et peu motivés.

Je sais bien, monsieur le ministre, qu'il vous est difficile d'ouvrir la concertation tant que le Gouvernement n'a pas défini ses options. Toutefois, je souhaiterais que vous puissiez le faire rapidement car je suis certain que vous pourrez vous appuyer sur une grande partie du personnel de ces entreprises. Je ne voudrais pas que vous les ignoriez. Je ne voudrais pas que vous les déceviez. *(Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.)*

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

M. Jacques Machet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, pourquoi me suis-je inscrit dans ce débat ? Tout simplement parce que, dans la vie de chaque famille, le transport est l'un des éléments très important qui conditionne à la fois les difficultés et, il faut le dire, le mieux-être de tous.

Respectant votre volonté que ce débat reste d'ordre général, je ne mentionnerai aucun cas particulier, et ce d'autant que nous avons, dans nos possibilités d'intervention, les moyens appropriés pour le faire, à savoir : questions au Gouvernement, questions orales ou écrites.

J'évoquerai d'abord la sécurité, monsieur le ministre, notamment sur les voies secondaires qui traversent nos routes nationales.

J'ai à l'esprit des secteurs ultra-dangereux qui restent à aménager, où le conducteur le plus respectueux n'a que quelques secondes pour réagir. Je pense aussi - nous n'en avons pas beaucoup parlé - aux transports scolaires. Le nombre des enfants transportés sur nos routes atteint 2 500 000.

Dans le cadre de votre budget, qui n'est pas extensible - soyons responsables ! - veuillez, monsieur le ministre, à ce que la hiérarchie des urgences soit déterminée en fonction de la sécurité et non par la volonté d'un responsable plus influent que les autres.

En ce qui concerne la SNCF, tout a été dit et bien dit : aller vite, toujours plus vite, à quel coût ?

Comme vous l'avez déclaré, il faut savoir s'arrêter - nous le faisons - réfléchir, regarder derrière, voir ce qui suit ou ne suit pas, reconnaître que d'autres peuvent avoir raison et ensuite, malgré la complexité des problèmes, décider - vous le faites - en félicitant au passage tous les techniciens qui ont fait de notre TGV, il faut le dire, un matériel performant mais aussi élégant.

Comment ne pas souscrire à la décision prise par le Gouvernement de mettre en place le TGV Est, de mettre fin à cette mutilation qui marquait la carte de France des TGV, de lancer ce bras vers l'Europe... Au siècle prochain, comment nos enfants nous jugeraient-ils, car c'est bien d'eux qu'il s'agit, si nous avions manqué à ce devoir. Merci de l'avoir accompli avec énergie, sachant que des problèmes très lourds nous attendent tous, concernant notamment nos collectivités et nos agriculteurs.

Il s'agit bien d'une décision nationale.

Je compte sur vous, monsieur le ministre, pour faire prendre conscience aux responsables de la SNCF qu'il n'est pas très sérieux de nous présenter des projets trop « ficelés ».

Dans le cadre de cette réflexion, ne serait-il pas intéressant d'étudier avec les régions la mise en place, par exemple, d'éléments automoteurs thermiques TER ou autres, avec des financements communs ?

Les membres de mon groupe, l'Union centriste, ont été alertés, comme nous tous d'ailleurs, par les transporteurs sur le problème économique que pose l'augmentation du prix du gazole. Ne pouvant, à notre échelon, connaître les tenants et les aboutissants, nous souhaiterions savoir, monsieur le ministre, où en est votre réflexion pour répondre à cette inquiétude, en cette période où chacun et chacune doit partager les risques engendrés par la crise.

Monsieur le ministre, vous connaissez le grand projet d'aménagement du territoire du département de la Marne. Je n'insisterai pas, mais je compte sur vous.

A la sortie d'une réunion, on dit souvent : je vais prendre la route. J'ai vu, devant une église - pourquoi ne pas le dire ? un panneau où figurait la phrase suivante : « La route, on ne la prend pas, on la partage. »

Je n'ai pas de commentaire à faire. Chacun prendra ce qu'il veut. Mais, si cette phrase devenait réalité, nous n'aurions pas, chaque jour, vingt-cinq morts à déplorer sur les routes !

Enfin, monsieur le ministre, votre fibre européenne est bien connue et, de ma petite intervention, chacun et chacune aura compris que j'étais pleinement en phase avec vous. M. Monory, voilà quelques jours, venant dans notre département pour prendre la mesure de l'intercommunalité, prémisses de l'Europe, déclarait : « Il faut être courageux pour parler de l'Europe ». La visite du Chancelier Kohl à notre assemblée, le 13 octobre prochain, en témoignera.

Alors, comme notre président, je parle de l'Europe. Je n'ai pas peur. Je parle avec foi et espérance, ce qui manque trop en cette période difficile où chacun et chacune a son rôle à jouer.

De grâce, parlons aux autres et ne parlons pas des autres ! (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

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

M. Pierre Dumas. Monsieur le ministre, à cette heure et ayant pu apprécier depuis longtemps, à l'échelon régional, votre parfaite connaissance des problèmes qui sont aujourd'hui en cause, je limiterai mon intervention à un témoignage sur deux points : la nécessité de nouvelles infrastructures et les partenariats possibles.

En effet, malgré une conjoncture financièrement et parfois même psychologiquement défavorable, on attend que vous fassiez beaucoup, parce que, dans la France des communications et des transports, atteinte ici de congestion et d'anémie, la qualité de la vie, le développement de l'économie et le maintien de l'emploi, l'aménagement du territoire exigent non seulement que l'on améliore l'utilisation des moyens de communication existants, mais aussi que l'on construise de nouvelles infrastructures.

Certes, leur choix doit être réfléchi et expliqué, et les réalisations attentives à éviter les nuisances, mais il me semble - et je cherche à le faire moi-même ici - que tout élu responsable ne doit pas craindre d'affirmer que contester, compliquer, différer systématiquement les réalisations de nouvelles infrastructures n'aboutirait qu'à retar-

der gravement la meilleure distribution des flux entre les modes et les itinéraires que chacun appelle pourtant de ses vœux.

On vous demande beaucoup et j'en suis conscient. C'est pourquoi je voudrais ajouter qu'en bien des cas les demandeurs peuvent être aussi des partenaires. A l'appui de mon propos, je citerai deux exemples - les autoroutes à péage et certaines relations ferroviaires régionales - qui feront apparaître, je l'espère, les conditions d'un partenariat utile.

Pour la réalisation des 3 000 kilomètres d'autoroutes prévues au schéma national, les sociétés qui ont construit les 6 000 kilomètres actuels me paraissent pouvoir être des partenaires efficaces. En attendant que les réseaux routiers et ferroviaires aient pu être portés au niveau nécessaire, les péages - dont on oublie trop vite et trop souvent qu'ils ont au moins le mérite de faire payer l'usager et le pollueur - peuvent être l'instrument d'une régulation des flux par des modulations que certaines sociétés expérimentent déjà.

Ils pourraient même permettre de rapprocher peu à peu le tarif du transport de son coût réel, y compris de son coût social, à condition bien sûr que le fret ferroviaire et les tarifs des autres pays européens évoluent de la même façon, dans le même temps.

Apparaissent comme indispensables à une politique hardie et novatrice de ce genre une bonne insertion et une proximité qui permettent une explication entraînant la compréhension. Par ailleurs, sont nécessaires à l'investissement une diversité et une multiplicité permettant de mobiliser des acteurs et des financements divers.

Je souhaite donc que vous respectiez, que vous confortiez même le pluralisme et la diversité des sociétés d'autoroute et que l'Etat laisse à chacune d'entre elles assez de liberté pour qu'elle puisse assumer des responsabilités.

Je fais observer, à ce propos, qu'il ne devrait pas en résulter d'inconvénients sensibles dès lors que l'Etat, seule autorité concédante, est parfaitement en mesure comme telle d'assurer la cohérence du réseau, de fixer des règles de gestion assurant la continuité pour l'usager et la péréquation ou l'affectation des ressources dérogées.

Pour les transports ferroviaires de voyageurs, le conventionnement appliqué à diverses relations de proximité, les TER notamment, par les départements et les régions a déjà connu un certain nombre de résultats positifs. L'approche avait pourtant été très mauvaise : la SNCF, invitée à un comportement d'entreprise sans que l'Etat ait alors clairement dit s'il assurerait la relève de la fonction de service public ou s'il entendait la transférer aux collectivités publiques, la SNCF dis-je, ainsi « coincée », a donné trop souvent aux collectivités l'impression que sa préoccupation était beaucoup plus de leur transférer les dossiers les plus mauvais que de bâtir avec elles un partenariat de progrès.

Aujourd'hui, pourtant, de nouveaux progrès seraient possibles avec les rapides régionaux, qui pourraient favoriser l'aménagement du territoire et les réseaux de villes. Mais cela supposerait des règles du jeu claires et loyales : ou bien un partenariat véritable, duquel l'Etat ne se désengagerait pas, ou bien un transfert aux régions, que certaines d'entre elles pourraient envisager, voire expérimenter, s'il comprenait non seulement les responsabilités mais aussi l'autorité et les moyens correspondants.

En effet, il ne vous échappe pas, monsieur le ministre, que les régions ne disposeraient ni de la propriété de l'infrastructure ni de la possibilité de choisir un autre exploitant - à moins que vous ne vouliez remettre certaines

règles en cause - qu'elles ne seraient pas maîtresse des tarifs et ne bénéficieraient pas du versement transport comme les collectivités qui gèrent des transports urbains.

Il faudrait donc - ce serait une condition indispensable - qu'elles disposent de ressources sur lesquelles elles aient quelque pouvoir et qu'elles exercent sur l'exploitant l'autorité nécessaire.

La dernière condition - ce sera ma conclusion - est que l'Etat manifeste sa volonté de développer les moyens de communication et recoure pour ce faire à un véritable partenariat. Aux yeux de nombre d'élus dont je suis, la latitude donnée au préfet d'accepter, dans le cadre des contrats Etat-région du XI^e Plan, là où les régions le souhaitent, un large engagement pour les infrastructures ferroviaires et routières constituera un test et, je l'espère, un bon point de départ. (*Applaudissements sur les travées du RPR, de l'Union centriste et sur certaines travées du RDE.*)

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

M. François Blaizot. Ne disposant que de trois minutes, et encore ne les dois-je qu'à la bienveillance de notre président, je me bornerai à souligner les points essentiels de l'intervention que j'avais préparée et que je vous adresserai par courrier, monsieur le ministre.

Vous connaissez la région que je représente dans cette Assemblée. Vous savez à quel point, sur le plan routier, sa situation est peu satisfaisante. Nous souffrons terriblement de la surcharge de nos voies départementales ou de nos routes nationales à deux voies - nous n'en n'avons guère à quatre voies.

Parallèlement à cette insuffisance en matière de liaisons routières, nous disposons d'un réseau ferroviaire relativement important mais tout à fait sous-employé. L'une de vos préoccupations, avez-vous dit, monsieur le ministre, est d'essayer d'exploiter dans les meilleures conditions l'ensemble des infrastructures de transport de notre pays.

La situation est tout à fait déséquilibrée. Dans notre région, les voies ferroviaires pourraient supporter un trafic dix fois plus important ; or nos routes sont, hélas ! totalement engorgées, peu sûres et non rentables.

Il faudrait faire un effort important pour une mise en service plus régulière et conforme aux besoins et aux possibilités de nos voies ferroviaires. Je ne m'étendrai pas sur les raisons de ce sous-emploi des voies ferroviaires. Vous-même, monsieur le ministre - plusieurs de mes collègues ont fait de même - les avez évoquées. Aussi, je souhaiterais que vous mettiez de l'ordre dans tout cela, car il s'agit bien d'ordre.

Le point que j'évoquerai maintenant a peut-être été moins abordé dans ce débat. Toutefois, il me paraît important. Il concerne les emplois industriels dans la fabrication de matériels ferroviaires. Si je parle plus précisément de ce problème, c'est parce que la ville de La Rochelle, bien peu industrialisée, compte une importante usine GEC-Alsthom qui fabrique des voitures de TGV. Cette entreprise représente dans cette région notre meilleure ressource industrielle. En outre, elle vient de répondre victorieusement à un appel d'offres international lancé par la SNCF et concernant la fourniture d'une centaine d'autorails automoteurs de type diesel. L'importance de ces matériels est très grande. Ils permettront de faire face à l'insuffisance de la desserte de l'ensemble du territoire ville à ville dans une petite région.

Je le répète, GEC-Alsthom, premier fabricant français de matériel ferroviaire, a remporté cet appel d'offres. Il faut faciliter la mise en place de ces fabrications qui, dans ma région, par exemple, représentent 1,5 million d'heures

de travail et un marché de 2,6 milliards de francs, c'est-à-dire un potentiel considérable pour l'emploi et le développement industriel.

Il faudrait que la SNCF soit sensiblement aidée en ce qui concerne ses dépenses d'études et de fabrication de matériels de départ. Ces dépenses sont nécessaires pour que GEC-Alsthom puisse se lancer dans ces fabrications pour lesquelles la capacité technologique de la France est parmi les premières dans le monde.

Ce point me paraît d'autant plus important que la SNCF consulte actuellement les régions pour savoir si celles-ci peuvent l'aider. Il serait tout de même anormal que les régions financent ce matériel. En effet, plusieurs pays, notamment Israël, le Portugal et le Maroc, souhaitent acquérir ce type de matériel.

Il s'agit donc là d'un élément capital, que je voulais apporter au débat. En effet, s'il faut tenir compte des problèmes des transports proprement dits, il faut aussi s'occuper de tout l'environnement industriel qui permet d'équilibrer les transports. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste et sur certaines travées du RDE.*)

M. le président. La parole est à M. Hamel, pour trois minutes.

M. Emmanuel Hamel. Je vous remercie de votre libéralisme, monsieur le président. La sagesse voudrait que je renonce à la parole. En effet, étant le quarantième orateur inscrit dans ce débat, nombre de mes collègues, beaucoup plus éminents, ont pu développer avant moi certains des points de vue que j'aurais voulu soumettre à votre attention, monsieur le ministre.

Afin que vous gardiez un souvenir de mon message qui aurait été un appel à encore plus d'autorité, de vigilance et de fermeté pour la prévention des accidents sur les routes et aussi un appel en faveur du développement de la voie d'eau en France, je vous demande simplement, monsieur le ministre, d'avoir présent à l'esprit les interventions de l'Alsacien M. Haenel et du président du conseil général du Doubs, notre collègue M. Gruillot.

Monsieur le ministre, compte tenu des modifications qui interviennent dans la structure de l'Europe et de la réalisation Rhin-Main-Danube, pour éviter que la France, notre terroir, ne soit exclue de ces possibilités de développement, ne soyez pas, lors de votre passage au ministère des transports, un ministre qui se contente de gérer et qui, s'il est brillant, marque temporairement l'opinion publique par le souvenir de son image. Soyez un homme qui marque le temps !

Pour ce faire, il suffirait que vous vouliez, l'imposant à vos services, et l'obtenant du Gouvernement, qu'une politique de la promotion de la voie d'eau soit enfin lancée en France. Ainsi, sur les bords admirables du lac de votre ville et avant le quatrième centenaire de la mort de Saint François, on pourrait élever une statue qui serait dédiée à l'homme qui aurait marqué l'Histoire parce qu'il aurait transformé notre géographie ! (*Sourires et applaudissements sur les travées du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

M. le président. La parole est à M. Camoin, pour une brève intervention.

M. Jean-Pierre Camoin. Ne disposant que de deux minutes pour plaider en faveur de la liaison Rhin-Rhône, je ne peux être que caricatural. J'espère, du moins, que cette caricature sera souriante et qu'elle retiendra l'attention.

Monsieur le ministre, la lecture attentive de votre rapport introductif au débat parlementaire sur la politique des transports incite les partisans de la liaison Mer du

Nord-Méditerranée à penser que leur cause est enfin entendue. Leur espoir de voir se terminer dans les dix prochaines années les 229 kilomètres de jonction entre la Saône et le Rhin en vue d'achever cette liaison déjà réalisée sur 1 650 kilomètres paraît devoir se concrétiser.

La loi du 4 janvier 1980 prévoyant la réalisation de ces travaux pourrait être enfin appliquée. En effet, dans votre rapport, la liaison Rhin-Rhône apparaît comme prioritaire parmi les aménagements fluviaux. Certes, la formulation du document n'est pas aussi abrupte. Mais comment ne pas interpréter les affirmations suivantes : « En matière de protection de l'environnement : orientation préférentielle vers des modes de transports les plus économes, les plus sûrs, les moins polluants ? »

Les objectifs sont ensuite clairement définis. Parmi eux, figure la « recherche de créneaux alternatifs aux transports routiers – utilisation de la voie navigable à grand gabarit, transports combinés rail-route-voies navigables ».

Mieux, au sein de ces objectifs, la priorité est donnée à la fluidité de l'axe majeur Nord-Sud par une offre de transport multimodal, qui constitue la première urgence.

Dès lors, monsieur le ministre, il suffira d'inscrire dans le XI^e Plan les crédits nécessaires pour la poursuite des travaux dans la traversée de la Franche-Comté, d'encourager et de soutenir Voies navigables de France dans le projet de création d'un fonds de développement de la voie d'eau pour redonner à ce mode de transport les moyens de son nécessaire développement.

Cependant, les choses ne sont pas aussi simples. L'histoire de ce dossier doit nous inciter à la prudence. Comment n'en pas faire preuve face à plusieurs constatations ? La déclaration d'utilité publique date du 29 juin 1978 et elle a été prolongée pour dix ans le 28 avril 1988. La même année, au mois d'octobre, Pierre Bérégovoy, alors ministre des finances, demandait au Premier ministre l'abandon du projet de liaison Rhin-Rhône. Le 21 février 1992, M. Brice Lalonde disait : « Oui à l'union, non au grand canal ». En avril 1992, M. Jean-Pierre Soisson, nouvellement élu à la présidence du conseil régional de Bourgogne, se prononçait contre la liaison Rhin-Rhône.

Dès lors, comment ne pas comprendre qu'en janvier 1993 le rapport de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, dont le constat est sévère, évoque l'absence de décision politique claire pour un projet qui n'est plus d'actualité ?

Mais en septembre 1993, monsieur le ministre, il nous semble que la décision politique est claire pour un projet qui est d'actualité.

Six chambres régionales de commerce et d'industrie, vingt-cinq chambres de commerce et d'industrie, la plupart des élus locaux et les parlementaires – ils ont constitué deux groupes d'études, l'un au Sénat, l'autre à l'Assemblée nationale – sont derrière vous. Monsieur le ministre, nous comptons sur vous ! (*Applaudissements sur les travées du RPR et de l'Union centriste.*)

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Mesdames, messieurs les sénateurs, je tiens tout d'abord à vous remercier très sincèrement de la qualité de ce débat et de l'intérêt que vous avez bien voulu manifester pour cette réflexion que j'avais souhaitée quelques semaines après ma prise de fonctions.

Pour conclure ces deux journées, j'orienterai mon propos selon deux axes principaux.

Le premier concerne la définition même d'une politique des transports et je vous assure que nombre de vos déclarations m'ont beaucoup aidé, soit en confortant des réflexions que je m'étais déjà faites, soit, au contraire, en me forçant à réagir sur des opinions que je ne partageais pas ou ne partage toujours pas.

Le second axe que je souhaite développer précisera les différentes lignes d'actions que je compte mener et qui, pour un grand nombre d'entre elles, répondront, du moins je l'espère, à vos préoccupations.

J'évoquerai d'abord mes objectifs en matière de politique de transports.

Le premier enseignement que je tire de ce débat, c'est que le transport doit rester en France une question éminemment politique. L'exigence de bonne gestion et la rentabilité ne peuvent être que des moyens mis au service d'une volonté politique ; MM. Hamel et Camoin viennent de le rappeler.

Quelques grands objectifs ressortent clairement de vos interventions. Je me réjouis de constater une grande convergence de votre assemblée sur un certain nombre d'entre eux.

Personnellement, j'en identifie trois.

Premier objectif : il faut affirmer la position de la France dans la concurrence européenne et mondiale. Il s'agit d'empêcher, comme l'a dit M. François-Poncet, la marginalisation de notre territoire par rapport à la mégapole européenne Londres-Francfort-Zurich-Milan.

Si, comme l'a souligné M. Girod, notamment, le transport est l'essence de la vie économique, nous nous devons de conserver ou d'acquérir les transports les plus performants pour l'avenir de notre pays.

Deuxième objectif : il faut organiser le territoire pour une France multipolaire. Il s'agit d'éviter, selon l'expression de M. Belot, « la France du vide et la France du trop plein », et de concourir au développement économique et social avec le désenclavement des bassins d'activités, comme l'ont rappelé MM. Leyzour et Besse. Il convient de définir et de mettre en œuvre le service public de desserte du territoire, comme l'ont souligné MM. Bouvier, Delong et Soucaret.

Troisième objectif : il faut répondre aux besoins quotidiens de déplacements de nos concitoyens.

Sur ce thème, je reprendrai à mon compte les trois maîtres mots de M. Fourcade – sécurité, confort et continuité du service – qui, dans mon esprit, s'appliquent non seulement aux transports urbains, mais aussi à l'ensemble des réseaux de transports collectifs.

Le souci de qualité et de confort dans les transports en commun doit nous habiter en permanence, comme l'a très justement rappelé M. Sérusclat, ainsi que le souci de sécurité, fortement souligné par Mme Luc.

Afficher clairement ces trois objectifs, les expliciter dans des schémas directeurs, des chartes d'aménagement du territoire ou des plans de déplacements urbains, telle est notre première tâche.

Les moyens que nous voulons mettre au service de ces objectifs doivent prendre en compte l'équilibre délicat, sur lequel beaucoup d'entre vous se sont exprimés, entre l'ultra-libéralisme et le « tout Etat », qui ont montré, l'un et l'autre, leur incapacité à remplir ces missions. Je verrai, pour ma part, trois moyens principaux.

Le premier consiste à redéfinir le rôle des pouvoirs publics.

Je suis d'accord avec MM. Belot, Hamel et Camoin pour que l'Etat, qui est à la fois le régulateur, l'opérateur et la tutelle, dise clairement aux grandes entreprises publiques ce qu'il attend d'elles. C'est un de ses devoirs fondamentaux.

Cela s'applique non seulement à la SNCF, mais aussi aux sociétés d'autoroutes, à Air France, à la CGM...

Telle est la volonté qui m'anime et qui reflète ma conception de l'homme politique. Je vous préciserai tout à l'heure la politique que je compte impulser pour chacun des modes de transport.

Le deuxième moyen consiste à favoriser l'intermodalité. Est-ce l'Arlésienne ? Tout le monde en parle. On m'a dit, lors de mon arrivée au ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, que, lorsqu'on ne savait pas trop quoi dire, il fallait utiliser le mot « intermodal »...

M. Emmanuel Hamel. M. Camoin est là, il n'y a donc pas d'Arlésienne ! (*Sourires.*)

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Tout le monde réclame l'intermodalité, mais personne ne la fait.

Vos interventions convergent sur l'objectif ; je rencontre néanmoins de nombreux obstacles pour faire progresser cette intermodalité !

C'est pourquoi, dans ce domaine un peu confus, comme l'a dit M. Gaud, j'entends faire porter mon effort sur un nombre limité d'actions : le développement du transport combiné s'appuyant sur un réseau de plates-formes d'intérêt régional - je réponds là à M. Pierre Vallon - ainsi que la réalisation d'une nouvelle liaison fluviale à grand gabarit - j'y reviendrai sans fuir le sujet.

Je compte, pour répondre aux préoccupations de M. Cartigny, lancer une réforme du Conseil national des transports afin de recentrer ses fonctions sur l'intermodalité.

Pour le reste, à l'intérieur du ministère, je m'en charge ! C'est ma tâche. Il appartient au ministre d'assurer la coordination de l'ensemble des directeurs et, si cela ne va pas, c'est alors le ministre qu'il faut changer !

Le dernier moyen au service d'une politique est la conjugaison des efforts financiers.

Nombre d'entre vous, mesdames, messieurs les sénateurs, ont réclamé un effort accru pour développer ou pour améliorer les réseaux de transport.

Je vous ai dit hier qu'une limite financière existe pour tous, Etat ou collectivités locales, et tout le monde, je crois, en a eu conscience.

Mon souci est avant tout de conjuguer les ressources dont nous pouvons disposer.

J'en donnerai trois exemples, sur lesquels je reviendrai en vous précisant ma politique sur chaque mode.

S'agissant des contrats de plan Etat-région, je veillerai personnellement à conjuguer leur préparation avec celle des contrats entre l'Etat et les grands opérateurs nationaux - SNCF, VNF, sociétés d'autoroutes, etc.

Le secteur autoroutier concédé sera réorganisé afin de mieux utiliser les ressources du péage sur l'ensemble du réseau autoroutier à aménager.

Le montage financier des nouveaux projets de TGV pourra être opéré avec un « portage » du projet par un opérateur distinct de la SNCF.

Après avoir examiné l'objectif politique puis les moyens à mettre en œuvre, il me paraît temps de préciser les lignes d'action que je compte suivre.

S'agissant de la SNCF, je compte entreprendre une réorganisation importante de cette entreprise à l'échelon tant national que territorial.

J'évoquerai d'abord la réorganisation nationale de la SNCF.

Au-delà de la séparation purement comptable des activités de gestion de l'infrastructure et d'exploitation, il convient d'opérer une séparation organisationnelle, sans toutefois porter atteinte à l'unité de la SNCF - je réponds ainsi à une question de M. Belot.

Plus généralement, j'ai demandé à la SNCF de changer fondamentalement son mode de gestion. Un meilleur service passe par une plus grande responsabilisation des acteurs, notamment locaux, à l'intérieur de cette grande société nationale. Il faut que le chef d'unité soit directement responsable de ses coûts, de son personnel et de son résultat, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

J'aborderai maintenant la réorganisation territoriale de la SNCF.

L'organisation actuelle remonte, vous le savez tous, à 1972, date de la création des établissements publics régionaux. Je le dis clairement : même si cela ne plaît pas à tous, cette organisation doit être revue dans le sens d'une plus grande responsabilité des échelons régionaux et d'une meilleure utilisation des ressources humaines à l'intérieur de la SNCF.

Le projet actuel prévoit de créer douze interrégions, ce qui, en contrepartie, suppose d'identifier dans chaque région administrative nationale un directeur SNCF chargé des services régionaux de voyageurs et du dialogue avec le conseil régional.

J'ai demandé, en prenant cette responsabilité, que la SNCF conduite avec chaque collectivité territoriale concernée la concertation indispensable. Elle n'est pas toujours facile ; elle illustre quelquefois une SNCF trop rigide ; elle montre aussi parfois que le technocrate est simplement le technicien qui ne pense pas comme soi.

Compte tenu des enjeux importants pour l'entreprise, je considère qu'il n'est pas possible de différer éternellement ce type de décision. Sur ce point, ce qui est rare, je ne suis pas d'accord avec M. Haenel, et je compte donner mon feu vert à cette réorganisation.

Je précise d'ailleurs que, s'agissant de la mécanique interne à cette nouvelle conception d'organisation, de nombreuses applications sont encore en discussion dans le cadre du dialogue avec les régions. En tout cas, je donne mon accord sur le principe de la réforme.

Concernant le transfert des responsabilités aux régions, MM. Hubert Haenel, Claude Huriet, Pierre Dumas et François Blaizot ont évoqué la meilleure imbrication des régions dans la gestion des services régionaux. Pour aller plus loin, je souhaiterais demander à M. Haenel, qui a présidé la commission sénatoriale de travail sur la SNCF, s'il accepterait une mission d'examen de ce que pourrait être un nouveau cadre contractuel des relations régions-SNCF et de me communiquer, avant le printemps 1994, un ensemble de propositions détaillées sur le sujet. Je serais heureux qu'il associe à cette réflexion les responsables régionaux qui suivent ces dossiers et sont donc particulièrement intéressés par cette question.

Ces réflexions conduiront inévitablement à s'interroger sur l'articulation des procédures de contractualisation des investissements ferroviaires entre le contrat de plan Etat-SNCF, les contrats de plan Etat-région et le conventionnement ferroviaire région-SNCF proprement dit. Pour ma part, je suis favorable à une simultanéité de ces procédures.

J'aborderai maintenant le financement des nouveaux investissements de grande vitesse.

La situation financière de la SNCF appelle, c'est évident, de nouvelles modalités de financement des investissements de grande vitesse. A cet égard, le TGV Méditerranée sera vraisemblablement financé par la SNCF avec une aide de l'Etat. Pour le TGV Est, j'ai mis à l'étude, dans le cadre du mandat que m'a confié M. le Premier ministre, un projet de société d'économie mixte associant l'Etat, la SNCF et les collectivités locales qui assureraient la maîtrise d'ouvrage de l'infrastructure. Ce projet soulève des difficultés ; nous devons rapidement travailler pour voir s'il est réaliste.

J'en arrive aux autoroutes et aux routes. S'agissant des autoroutes, pour réaliser le schéma directeur routier national, j'entends valoriser les atouts du système de concession, c'est-à-dire le financement par l'utilisateur, principe dont il convient impérativement d'assurer la pérennité.

J'ai entendu les suggestions de nombre d'entre vous visant à compléter ce schéma. Mais il faut, me semble-t-il, faire preuve de modestie. Il n'y a donc pas lieu, à mon avis, de faire un « schéma Bosson », sans que cela n'exclue quelques adaptations éventuelles et des compléments, comme, par exemple, quelques percées ici ou là sous des montagnes. Le schéma Méhaignerie est en effet un excellent schéma, et ma tâche est d'essayer de le réaliser.

Mesdames et messieurs les sénateurs, j'attire votre attention sur le fait que tout laisse à penser que nous disposerons avant cinq ans de la totalité des déclarations d'utilité publique des 2 500 kilomètres d'autoroutes à péage restant à réaliser au schéma. Par conséquent, ceux qui croient qu'ils auront l'autoroute devront attendre un, deux, trois, quatre ou cinq ans les financements. C'est la première fois que ce problème se posera dans notre pays.

Il est donc impératif, si déjà on accepte que certains dossiers fin prêts doivent attendre plusieurs années, de réaliser le schéma en dix ans - je réponds ainsi à M. Lambert. Sinon, ce ne sera ni tenable ni gérable, sans compter la nécessité de disposer de ce réseau. C'est un objectif ambitieux, je ne le cache pas. Je le crois parfaitement réaliste. Il suppose qu'on puisse engager chaque année quatorze milliards de francs, sous la forme d'emprunts, pour le réseau interurbain d'opérations nouvelles. Cela ne comprend pas, bien sûr, les investissements nécessaires sur les autoroutes existantes.

J'attire votre attention sur cet impératif et, avant d'agrandir le schéma Méhaignerie, il faut le faire !

Cela ne comprend pas non plus les montants qui seraient rendus nécessaires par la décision de concéder de nouvelles sections en Ile-de-France - je réponds ainsi à M. Cabana. Il est donc nécessaire de renforcer l'assise financière du secteur et la solidarité financière entre les sociétés d'autoroutes dans une logique de réseau où les sections existantes soutiennent les nouvelles liaisons et où la gestion du système est assurée en tant que réseau unique et maillé.

Il est aussi nécessaire de maintenir l'émulation entre les sociétés concessionnaires avec une intégration locale forte. Je partage pleinement le sentiment de M. Dumas sur ce point. Une responsabilisation et une efficacité accrues des sociétés concessionnaires seront assurées par des contrats de plan, cohérents avec les contrats Etat-région, s'inscrivant dans le cadre de la convention de concession. C'est nouveau. Cette visibilité est particulièrement indispensable pour la programmation et pour les tarifs, comme l'a souligné M. François-Poncet. Je me battraï pour cela.

Cette visibilité est d'ailleurs une condition *sine qua non* d'un élargissement des moyens de financement qui sera indispensable, en particulier en milieu urbain. Un partenariat financier sera établi entre le secteur public et le secteur privé avec un partage des risques clairs et un encadrement de la rentabilité.

En ce qui concerne les routes, la préparation des contrats Etat-région montre la nécessité d'un affichage clair de la politique routière de l'Etat, qui doit d'ailleurs s'apprécier dans un cadre intermodal et à l'échelle européenne.

J'ajoute que, dans le domaine routier, l'Etat doit plus que jamais continuer à manifester sa solidarité à l'égard des régions défavorisées et jouer son rôle irremplaçable dans le rééquilibrage du territoire.

C'est ainsi que les programmes du Massif central - l'autoroute A 75 Clermont - Béziers, l'autoroute A 20 Vierzon - Brive et le programme spécial de la route nationale 7 - financés à 100 p. 100 par l'Etat, seront achevés au cours du XI^e Plan.

D'autres programmes interrégionaux doivent faire l'objet d'un effort particulier : la route des Estuaires, la liaison Lyon - Toulouse - c'est la route nationale 88 - et la route Centre Europe Atlantique, qui ont été cités par MM. Lenglet et Moreigne, constituent trois grands axes structurants du pays et des priorités nationales.

On perçoit bien, à travers ces exemples, l'importance du rôle de l'Etat. Seul l'Etat peut définir des priorités interrégionales qui bénéficieront à la collectivité nationale tout entière. C'est son rôle et son honneur, quel que soit l'intérêt des régions. Vingt-deux égoïsmes régionaux n'ont jamais constitué une ambition nationale !

J'ai été interrogé sur la question du financement. L'Etat a joué son rôle de solidarité en modulant les enveloppes par région. Il me paraît effectivement souhaitable que les régions, à leur tour, fassent jouer la solidarité en modulant, le cas échéant, les participations des départements et des villes ; mais en ce domaine, l'Etat ne peut formuler que des vœux.

J'en viens à l'exploitation de la route. Pour diverses raisons, notamment la volonté d'assurer la cohérence des moyens en matière d'exploitation et d'information routières, j'ai décidé de modifier la frontière des compétences respectives de la direction des routes et de la direction de la sécurité et de la circulation routières dès le début de 1994. Le principe retenu consiste à distinguer, pour le réseau national, la direction en charge de l'aménagement et la direction en charge de l'exploitation.

J'ai l'intention de renforcer le dispositif existant pour exploiter au mieux notre réseau routier. Pour cela, je mobiliserai mes services et leurs partenaires sur des objectifs définis par un schéma directeur et je dégagerai les moyens budgétaires supplémentaires nécessaires à cette politique ambitieuse.

La réalisation de systèmes de gestion du trafic - en priorité dans les grandes métropoles - sera proposée aux collectivités locales et sera inscrite dans le noyau dur des contrats de plan.

Par ailleurs, à la suite des expérimentations positives conduites cette année, j'entends progresser dans la voie de la modulation du péage afin de mieux réguler l'écoulement de la circulation, dans le temps et dans l'espace.

Enfin, je fonde de grands espoirs sur le développement des nouvelles technologies en matière d'exploitation et d'information routières, et j'ai fait le nécessaire pour que la France accueille, en octobre 1994, le premier congrès

mondial dans ce domaine, qui regroupera notamment les experts les plus éminents de l'Europe, des Etats-Unis et du Japon.

En ce qui concerne la sécurité routière, sujet évoqué par MM. Machet, Habert, Loridant et Hamel - je les en remercie, pour y être moi-même extrêmement sensible - je rappelle que nous comptons encore, malgré de réels progrès depuis vingt ans, environ vingt-cinq tués par jour sur nos routes. Cette situation est tout à fait condamnable et nous classe, nous le savons tous, en queue des pays européens, et elle est d'autant plus intolérable que la situation recommence à évoluer défavorablement.

Un comité interministériel de sécurité routière se tiendra prochainement et devra prendre des mesures courageuses pour faire reculer ce fléau social.

Je propose aux compagnies d'assurance - et je rencontrerai personnellement leurs représentants à ce sujet dans les semaines qui viennent - un partenariat avec l'Etat visant à accentuer sensiblement l'effort de prévention autour d'objectifs précis et bien évalués.

Les principes et les grands axes de ce partenariat seront formalisés à très court terme.

J'en viens maintenant aux transports urbains.

J'entends tout d'abord - c'est mon premier objectif - réformer les transports publics de voyageurs en Ile-de-France, même si les chances d'y parvenir apparaissent faibles à première vue. Mais tout est affaire de volonté politique !

Cette réforme, sur laquelle Mme Luc, MM. Fourcade, Garcia et Cabana ont appelé plus spécialement mon attention, s'inscrit, pour moi, dans le cadre de la politique générale d'aménagement du territoire.

Elle sera conduite dans trois directions : transférer la responsabilité complète de l'organisation des transports à une autorité organisatrice des transports décentralisés en Ile-de-France, mettre fin au système actuel de l'indemnité compensatrice et maintenir le statut des entreprises nationales, RATP et SNCF. Un projet de loi devrait vous être soumis lors de la session du printemps 1994, marquant ainsi la volonté du Gouvernement.

Deuxième objectif, il s'agit de préciser les critères d'attribution des subventions de l'Etat aux transports urbains de province.

La mutation urbaine de nombre d'agglomérations de province implique un fort développement du transport collectif. J'y suis, comme président de district gérant un réseau, particulièrement attaché.

L'application des taux d'intervention actuels de l'Etat conduirait - tout le monde n'en a pas conscience - à un triplement des dotations actuelles, ce qui, hélas ! n'est pas réaliste.

Si l'on veut poursuivre, au-delà des discours, une politique favorisant le développement du transport collectif urbain, il convient d'opérer une modulation des taux encourageant le mode de transport léger ou des systèmes intermédiaires afin que, partout, ce soit le mode de transport le plus adapté aux besoins et non pas systématiquement le plus cher qui soit choisi.

De même, il faut favoriser les projets qui s'inscrivent dans une vision plus large, celle de la politique globale des déplacements urbains de toute une agglomération.

J'entends soutenir les expériences qui permettraient, entre le tramway et le bus articulé alimenté par caténaire, de réaliser ce qu'on appelle le « tramway léger » ou le « trolleybus lourd », ce qui apporterait un élément supplémentaire de réponse après le bus, le trolleybus, le tram-

way, le métro ou le VAL. Cette sixième réponse pourrait être adaptée à de très nombreuses agglomérations du pays.

L'Etat doit - sans tutelle sur la collectivité mais parce qu'il est responsable de la subvention qu'il donne, comme je l'indiquais dans mon propos liminaire - mettre au point des critères justes pour que les subventions ne soient pas attribuées à l'amitié ou à la pression, pour dire les choses comme je les pense. Il faut permettre une expertise préalable des systèmes de transport et mettre au point une commission regroupant des personnes capables de « sentir » une ville, une agglomération, et de dire si telle ou telle réponse est ou non adaptée. Dans ce cas, il ne faut pas un ordinateur, il faut trouver quelle est la bonne réponse pour une agglomération donnée. C'est extrêmement important si nous voulons bien gérer les fonds publics et permettre une bonne évolution des transports collectifs.

Mon troisième objectif est d'améliorer la gestion des transports collectifs.

M. Fourcade a souligné qu'il serait utile d'adopter un système permettant d'assurer le maintien d'un service public de transports, en cas de grève, dans le même esprit que celui qui prévaut en matière de distribution d'électricité. Une proposition de loi a d'ailleurs été déposée à l'Assemblée nationale, qui traitait de la SNCF, de la RATP et des réseaux de transports urbains.

Les exemples récents de l'abus du droit de grève montrent qu'il joue au détriment de la noblesse de ce droit, qui doit rester un ultime recours comme moyen de défense des salariés. Dans ce domaine très délicat, le Gouvernement a privilégié la voie du dialogue et de la concertation sur toute autre procédure. Il espère en l'esprit de responsabilité.

Pour le versement transport, le projet de loi quinquennale, rappelé par M. Descours, comporte des dispositions qui pourraient conduire à son allègement. Je souhaite vous rassurer tout de suite. Je confirme que je ne suis pas, pour ma part, favorable à une quelconque réduction de ce versement. Dans une telle hypothèse, je ne vois pas comment pourrait être assuré le fonctionnement des réseaux !

De plus, je vous fais part de mon souci tout particulier de développer, en matière de transports collectifs, l'accessibilité aux handicapés. Toute nouvelle infrastructure de transports guidés est tenue, vous le savez, d'offrir l'accessibilité à ces personnes à mobilité réduite.

Enfin, j'ai été très sensible au souhait de M. Sérusclat de donner une place à la bicyclette. La convention récemment signée au sujet de la promotion et de l'usage du vélo traduit l'engagement concret des pouvoirs publics en ce sens. Ainsi, avec mon collègue M. Michel Barnier, nous avons l'intention de faire en sorte que, dorénavant, toute étude de voirie comporte une étude de piste cyclable. C'est un point que nous n'avons pas toujours présent à l'esprit et qui doit faire l'objet d'une réforme culturelle, que nous devons accomplir ensemble. *(M. Machet applaudit.)*

Nombre d'entre vous se sont inquiétés de l'avenir du transport de marchandises, qu'il s'agisse du transport routier après la création du Marché unique européen - ainsi que l'a rapporté M. Genton - de la santé de l'activité fret de la SNCF ou de l'achèvement du réseau fluvial à grand gabarit, sur lequel nombre d'entre vous se sont exprimés avec passion.

M. Emmanuel Hamel. Justifiée !

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme*. L'harmonisation des conditions de concurrence entre modes a également été fortement soulignée.

Je me suis fixé, dans ce domaine, trois objectifs.

Le premier d'entre eux est de garantir les conditions d'une concurrence loyale dans le transport routier de marchandises.

J'ai demandé, bien avant l'été – et nous y travaillons depuis lors – que soit mis sur pied un contrat de progrès entre l'ensemble des acteurs et des partenaires du transport routier.

Ces prochains jours, vont m'être transmises les premières propositions concrètes. Elles viseront à assurer un meilleur respect de la réglementation, tant au niveau social – temps de travail, temps de conduite – qu'en ce qui concerne la sécurité routière – limitation de vitesse – ainsi qu'un accès à la profession plus rigoureux et une plus juste rémunération des prestations des transporteurs.

Mon deuxième objectif est de rééquilibrer l'activité fret de la SNCF.

Le retour à l'équilibre de cette activité constitue l'un des objectifs majeurs du prochain contrat de plan Etat-SNCF.

Celui-ci passe sans doute par une réduction progressive des transports par wagon isolé compatible avec les autres produits rentables – trains complets – et par un développement du transport combiné, qui subit aujourd'hui un recul inquiétant.

Plusieurs mesures pratiques pourraient être prises : la création et la modernisation des chantiers terminaux de transbordement, la recherche d'une meilleure capacité d'action ainsi que d'une meilleure coordination des opérateurs de la chaîne des transports combinés.

J'aimerais aujourd'hui être clair au sujet des fameuses autoroutes ferroviaires : je ne crois pas que ce soit une solution pour le proche avenir. L'autoroute ferroviaire n'est possible que pour franchir un obstacle sur une courte distance. L'exemple type est le tunnel sous la Manche, cela peut être, demain, le percement des Alpes. Prévoir les tunnels au gabarit de l'autoroute ferroviaire, c'est possible ; se lancer dans des aventures extraordinairement coûteuses paraît un peu précipité, mais il ne faut surtout pas y renoncer pour l'avenir.

Troisième objectif : engager une nouvelle liaison fluviale à grand gabarit.

Le maillage du réseau à grand gabarit a été mentionné par nombre d'entre vous – MM. Vallon, Gaud, Gruillot, Hamel et Camoin – comme un objectif que les pouvoirs publics doivent absolument se fixer. Pour dire les choses comme je le pense, j'ai été frappé de voir combien on en est resté au niveau du discours, dans ce domaine, depuis bientôt quarante ans...

M. Emmanuel Hamel. Changez !

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme*. ... et j'ai été frappé de voir combien toute une partie de l'administration, et même certains élus, non seulement n'écoutent pas mais rient lorsqu'on en parle.

Un peuple doit sans doute se tromper : soit les grands peuples du Nord, soit nous, puisque, ailleurs, c'est une priorité !

Je n'ai pas l'intention, dans ce domaine, n'étant pas un homme de verbe, de faire des discours. Il n'y a qu'une seule formule, celle, en tout cas, que je veux mettre en œuvre : il faut trouver les moyens de financer un canal.

Lequel ? Le moins cher, le plus court, le plus vite fait, le plus rentable, celui qui démontrera par l'exemple que l'on s'est trompé en n'investissant pas dans les canaux. Plutôt que de se livrer à une bataille pour savoir lequel ce sera...

M. Emmanuel Hamel. Faites-les tous ensemble ! (*Soupires.*)

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme*. Non ! Il faut une réussite rapide, une réussite éclatante, qui démontre que l'on s'est trompé et qui donne un nouvel élan aux canaux !

Je mettrai donc toutes mes forces à déterminer objectivement quel est le canal le moins cher, le plus rapidement réalisé, et je mettrai tout en œuvre pour le faire. Lorsque, dans ce pays, on aura enfin démontré une fois pour toutes que le canal est porteur d'avenir, les autres canaux pourront venir ensuite. Je préfère cette méthode plutôt que de vous annoncer trois ou quatre projets en parallèle, en attendant qu'un de mes successeurs, dans quarante ans, se voie poser les mêmes questions.

M. Emmanuel Hamel. Décevant !

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme*. Je ne crois pas, monsieur Hamel, que ce soit décevant.

M. Emmanuel Hamel. Si !

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme*. Ce qui est décevant, c'est qu'il ait fallu attendre quarante ans.

M. Emmanuel Hamel. Rattrapez le retard !

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme*. Vous êtes, comme moi, quelqu'un qui n'aime pas les discours ; mais, si vous les préférez, je vous en ferai !

Un seul canal sera déjà tellement difficile à mettre en œuvre, ce sera déjà tellement extraordinaire que – excusez ma modestie ! – je préfère le concret à une ambition que nous n'atteindrons pas ensemble.

M. Jean-Pierre Camoin. Très bien !

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme*. C'est la première fois que, dans ce pays, on réalisera un canal. Cela me paraît une ambition nationale de première envergure, même si cela déçoit.

J'en viens aux ports et transports maritimes, et tout d'abord à la mise en œuvre du plan pluriannuel de soutien à la marine marchande, sujet cher à beaucoup d'entre vous, notamment à M. de Catuelan.

Mon objectif, en matière de transport maritime, est clair : il est indispensable que notre pays dispose d'un armement français fort, compétitif et sûr, à la mesure de sa puissance commerciale et de son rôle international. Les débats ont clairement montré que cet objectif est partagé par votre assemblée.

La marine marchande française exerce son activité dans un secteur où la concurrence est, vous le savez bien – vous l'avez d'ailleurs souligné – particulièrement brutale.

Le plan « marine marchande » que nous mettons en œuvre comporte des mécanismes d'intervention diversifiés, mais qui vont tous dans le sens de l'amélioration de la compétitivité du pavillon français.

Le projet de budget pour 1994, que j'aurai l'honneur de vous présenter dans quelques semaines, marquera un effort très substantiel et sans précédent en faveur de la flotte de commerce. Il comportera la mise en œuvre d'allègements de charges sociales patronales pour l'emploi des marins français ; les marins travaillant sur les liaisons transmanche – cette question a été notamment évoquée par M. de Menou – en bénéficieront en priorité.

M. de Menou a également souligné la nécessité d'évoquer le régime quiritaire de financement des navires. Je partage sa préoccupation.

J'ai engagé depuis plusieurs mois la concertation interministérielle nécessaire pour améliorer de manière significative les dispositions actuelles. Ce dossier doit aboutir avant la fin de l'année en des termes qui apportent une sécurité juridique aux investisseurs et un allègement du coût du capital aux opérateurs des navires.

Ensuite, je compte engager une réforme du régime domanial des ports maritimes et des aéroports.

Les ports maritimes sont des ensembles économiques complexes, où la fonction de transit s'accompagne de services de plus en plus sophistiqués.

Les aéroports ont connu une évolution semblable, et même plus rapide, vers la réalisation des plates-formes de services commerciaux diversifiés.

Pour s'adapter continuellement, dans un contexte de vive concurrence internationale, il est nécessaire d'accueillir largement l'investissement privé sur les sites portuaires ou aéroportuaires, sans perdre, bien sûr, la propriété publique du sol.

Or, aujourd'hui, les conditions d'accueil de ces investissements constituent un handicap certain pour leur développement.

C'est en tenant compte de ce diagnostic, notamment de l'excellent rapport du Conseil économique et social, que je soumettrai très prochainement au Parlement un projet de réforme du régime domanial.

De plus, je compte moderniser l'ensemble du système de gestion aéroportuaire. Une réflexion est engagée à ce sujet avec les chambres de commerce et d'industrie. Je souhaite recadrer les interventions financières de l'Etat en fonction de l'importance des aérodromes.

En ce qui concerne le transport aérien, qui traverse une crise sans précédent, nous devons agir tant sur le plan interne que sur le plan externe.

Le redressement d'Air France est un préalable indispensable.

Si la crise que connaît le transport aérien est particulièrement aiguë et durable, elle n'explique pas, à elle seule - j'allais presque dire « hélas ! » - les importants déficits d'Air France. Ceux-ci trouvent également leur source dans les problèmes structurels intrinsèques à la compagnie.

C'est donc, comme l'ont indiqué MM. Vinçon et Cartigny, à celle-ci qu'il revient de faire les efforts primordiaux.

C'est aussi la raison pour laquelle, après avoir demandé à la direction de la compagnie un renforcement du plan, pour que celui-ci soit le dernier, j'ai approuvé le deuxième plan de retour à l'équilibre, qui prévoit l'arrêt d'une trentaine de lignes, la fermeture d'une quinzaine d'escales et un nouvel effort de réduction des coûts, soit plus de 5 milliards de francs d'économies supplémentaires attendues pour 1995.

Avec les plans précédents, la réduction des coûts unitaires de la compagnie entre 1991 et 1995 est ainsi estimée à 19 p. 100 en francs courants.

Les efforts propres à la compagnie - je le souligne - ne porteront pleinement leurs fruits qu'avec le soutien de tous, et il faut que l'on comprenne - on m'a fait quelquefois grief de le dire, et je remercie la Haute Assemblée de m'avoir soutenu - qu'il s'agit d'une question de vie ou de mort. Il faut que le personnel s'en rende compte et qu'il soutienne le plan, l'enjeu étant le destin de la compagnie nationale.

Il est, bien sûr, indispensable que l'Etat contribue, dans toute la mesure de ses moyens, au redressement de l'entreprise. C'est le devoir naturel d'actionnaire qui est le sien, et M. Belot avait raison quand il regrettait, hier, l'insuffisance de la capitalisation de notre compagnie nationale.

La situation est particulièrement délicate, car nous devons réussir, je le rappelle, d'un seul coup, cette opération étant la dernière qui puisse obtenir l'accord de la Communauté européenne. C'est en cela qu'il s'agit d'une question de vie ou de mort.

Les contacts que j'ai eus lundi et mardi derniers avec les commissaires européens compétents le démontrent clairement : nous avons le devoir absolu de viser juste, de ne pas nous tromper, car nous n'avons qu'une seule cartouche. Tout le monde ne s'en rend pas compte à l'extérieur, comme, hélas ! au sein de la compagnie.

Après le redressement d'Air France, préalable indispensable, c'est la clarification du paysage aérien qui apparaît nécessaire.

Il est indispensable de clarifier les missions du transport aérien, à double fin d'optimiser l'utilisation des ressources disponibles et de mieux répondre à l'attente de la clientèle.

Dans ce paysage, Air France occupe naturellement la première place, en tant que grande compagnie internationale disposant, à l'évidence, de sérieux atouts malgré ses graves difficultés présentes.

En complément à la compagnie nationale, des compagnies telles que Air Outre-Mer apportent la souplesse nécessaire à l'organisation de notre paysage aérien. Un peu de compétition ne fait pas de mal ! Après tout, Air France, qui bénéficiait d'une protection absolue, loin de la compétitivité, s'est trouvée tout à coup face au grand large et à l'ultralibéralisme ; les deux chocs se sont additionnés.

A l'intérieur du groupe Air France, Air Inter doit poursuivre et amplifier sa mission de dessertes intérieures et commencer une révision de ses coûts de fonctionnement.

Dans la lignée de ce qu'ont voulu ses fondateurs, la compagnie doit maintenant développer les liaisons province-province et rechercher tous les compléments internationaux utiles à l'optimisation de son réseau. En effet, le produit spécifique d'Air Inter peut satisfaire une certaine clientèle européenne...

Mme Hélène Luc. Et la clientèle française !

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.* Bien sûr, je l'ai dit, mais ouvrir Air Inter sur l'Europe est aussi une ambition, car aujourd'hui nos frontières se sont étendues.

Ce n'est ni servir ni aimer Air Inter que de la continger aux liaisons Paris-province, face à la concurrence actuelle et future des TGV.

Avant l'ouverture de 1997, être dans la succession de Robert Buron, c'est, outre les liaisons Paris-province, prévoir les liaisons province-province et Paris-Europe, afin de ne pas laisser le monopole aux autres compagnies européennes.

Dieu sait si l'attachement à Air Inter, à l'intérieur du groupe Air France, qui, grâce à sa taille, a un avenir international, est une nécessité ! J'ai l'ambition de préparer 1997 pour donner à Air Inter toutes les chances de damer le pion aux autres compagnies et de maintenir l'emploi et la présence française dans ce domaine.

Enfin, les compagnies de troisième niveau viennent ajouter les atouts de leur petite taille, de leur dynamisme, de leur esprit de compétitivité à ce dispositif national. Ces compagnies sont indispensables. Je fonde de grands espoirs sur le développement de compagnies comme Air littoral ou Britair, qui, parallèlement à l'ouverture d'Air Inter sur l'Europe et sur le réseau province-province, doivent être soutenues.

Après le redressement d'Air France, après la clarification du paysage aérien, des mesures s'imposent pour faire face à la crise du transport aérien aux niveaux européen et mondial, où notre action doit se situer.

Sur le plan communautaire, la Commission a mis en place, à la demande de la France, un comité des sages pour réfléchir à la situation critique du transport aérien, à l'instar de ce qui a été fait aux Etats-Unis il y a quelques mois.

J'entends contribuer activement à cette réflexion. Après le Conseil des ministres des transports qui a eu lieu lundi et mardi derniers à Bruxelles, je déposerai, au nom du Gouvernement français, dans les semaines qui viennent, un mémorandum ambitieux en la matière.

J'ai d'ores et déjà proposé, lors du récent Conseil informel des ministres des transports, que soient étudiées des mesures telles que le gel des capacités offertes sur l'ensemble des liaisons intra-européennes pour six mois, l'évolution limitée au strict minimum des taxes et redevances pesant sur les compagnies - j'ai dit que j'étais prêt, pour la France, à m'engager à un blocage de six mois - ou encore la lutte contre les pavillons de complaisance sous normes.

Je partage les préoccupations de MM. Vinçon, Habert et Vizet. Je leur indique qu'il existe aujourd'hui une compagnie en Europe - petite, il est vrai - où plus un seul pilote n'est européen, au sens où l'entendent les Douze, et où l'entretien des avions n'est assuré dans aucun de nos douze pays.

Les pavillons de complaisance, tristement connus de nous tous dans le domaine maritime, arrivent à grand pas dans le domaine aérien. L'ultralibéralisme aérien qui règne actuellement sur le monde, s'il conduit, dans un premier temps, à abaisser les coûts - ce dont bénéficient les consommateurs - conduit, à terme, à des monopoles qui feront remonter ces coûts après avoir brisé nombre de compagnies aériennes et concentré les moyens aériens sur les lignes les plus rentables, ce qui va complètement à l'encontre des politiques d'aménagement du territoire et de service public.

Cela, au nom des valeurs que j'indiquais hier - refus d'un protectionnisme qui conduit au déclin et d'un ultralibéralisme qui conduit à la jungle - nous devons l'empêcher par tous les moyens. Il nous faut convaincre nos partenaires européens, de plus en plus nombreux, que la route actuelle est sans issue.

M. Jacques Habert. Très bien !

M. Emmanuel Hamel. Il est d'autres domaines où la voie est sans issue !

Mme Hélène Luc. Mais la solution n'est pas de licencier, comme on s'apprête à le faire à Air France !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Madame Luc, il s'agit pour Air France d'une question de vie ou de mort. Voulez-vous que cette compagnie subisse le même destin que la Pan Am, dont il ne reste plus rien ?

Sur le plan mondial, il nous faut adopter des attitudes de grande fermeté lors des négociations à venir, tant avec les grands pays industrialisés qu'avec les pays de plus faibles coûts, pour préserver les pavillons européens et leur donner la place qui doit leur revenir.

A cet égard, seule une véritable politique extérieure communautaire me paraît de nature à faire valoir au mieux nos intérêts. L'exemple des négociations actuelles avec les Etats-Unis est là pour nous rappeler les risques afférents à des négociations menées en ordre dispersé. Des négociations Etat par Etat avec les Etats-Unis sur le ciel et sur les autorisations de lignes constituent, à l'évidence, une immense erreur européenne et un risque pour chacun de nos Etats.

Enfin, dans le domaine aérien, il faut trouver un équilibre entre concurrence et aménagement du territoire.

A côté du rôle d'actionnaire et du rôle de tuteur, je n'oublie pas le rôle de régulateur qui incombe à l'Etat, et qui nous commande de préparer convenablement l'échéance, inéluctable, de l'ouverture du ciel aérien européen en 1997.

Dans ce cadre, monsieur François-Poncet, vous nous avez rappelé que le transport aérien avait fortement contribué à l'aménagement de notre territoire et que l'instrument de cette politique avait été la péréquation effectuée par Air Inter entre les lignes à fort trafic et fort rendement et celles à faible trafic et déficitaires.

Une telle péréquation - permettez à l'élu de province que je suis, par-delà mes fonctions ministérielles, de le dire - présente cependant quelques faiblesses. En effet, ceux qui n'ont pas la chance d'avoir une desserte d'Air Inter ne bénéficient pas de la péréquation : ainsi, le prix du billet Paris-Annecy est trois fois plus élevé que celui de Paris-Lyon, et est plus élevé que celui de Paris-New York !

M. Jean François-Poncet. Et Agen !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Il en va certainement de même pour Agen !

Ce système de solidarité ne sera plus compatible avec l'ouverture de la concurrence communautaire, mais je tenais à dire qu'il était imparfait.

Si le nouveau cadre européen permettra sans nul doute aux lignes rentables de fonctionner dans des conditions économiques satisfaisantes, voire meilleures, reste tout le débat sur les lignes non rentables mais indispensables à une politique d'aménagement du territoire et qui bénéficient actuellement d'une certaine péréquation.

C'est là que la puissance publique, régionale et locale retrouve sa noblesse. Il appartient à la puissance publique, et à elle seule, d'une part, de définir la desserte aérienne indispensable à l'irrigation du territoire et, d'autre part, de mettre au point des formules de subventionnement ou de solidarité, de péréquation, qui en permettront le maintien et qui ont été prévues, à la demande de la France, dans les règlements communautaires. Je m'y emploierai, la réforme de 1997 ne devant pas se traduire par la concentration sur les seules zones les plus rentables.

Pour préparer au mieux cette évolution, je me propose, à l'échelon français, d'introduire, avec le maximum de sagesse et de progressivité, une certaine concurrence sur le marché intérieur, mais une concurrence dominée, afin, d'une part, de préparer le mieux possible nos compagnies aériennes - en premier lieu, Air Inter - à leur futur environnement et, d'autre part, de ne pas casser l'excellent outil dont nous disposons actuellement.

Pendant cette période de transition, nos compagnies intérieures doivent adopter toutes les mesures nécessaires leur permettant de s'adapter, par exemple, la mise en ligne d'avions plus performants.

Il existe donc, dans le domaine du ciel comme dans le domaine maritime, des enjeux à très court terme, avec des risques de disparition du pavillon national, qui doivent nous mobiliser.

Mesdames, messieurs les sénateurs, un certain nombre d'entre vous m'ont posé des questions précises concernant leur région. Ne pouvant répondre, à cette heure, à chacun d'entre vous dans le détail, je répondrai par écrit dans les délais les plus brefs à toutes les questions d'intérêt local ou régional, que, bien entendu, je ne mésestime absolument pas.

Monsieur le président de la commission des affaires économiques et du Plan, vous avez employé pour conclure votre propos une superbe formule: « La géographie a rendez-vous avec l'histoire. »

Mais la géographie n'a-t-elle pas aussi rendez-vous avec le territoire, avec les collectivités territoriales et avec les initiatives collectives et humaines, bref, avec l'homme ?

La géographie n'a-t-elle pas aussi rendez-vous avec une certaine idée de l'homme ?

De son côté, l'histoire n'a-t-elle pas rendez-vous avec les notions d'intérêt général, d'aménagement du territoire, de service public, de modernité et de compétitivité de ce service, n'a-t-elle pas rendez-vous avec une certaine idée de l'homme ? C'est ce que je crois.

Ainsi, pour ce débat sur les transports intérieurs qui s'achève, comme pour nombre d'autres décisions qui engagent notre avenir, notre seule vraie préoccupation qui constitue, pour chacun d'entre nous, une formidable passion, n'est-elle pas celle de la qualité de la vie ?

Au fond, à la fin de ce débat, l'homme, le citoyen français, à la veille du XXI^e siècle, n'a-t-il pas rendez-vous avec lui-même ? ... (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR, des Républicains et Indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

M. le président. Je constate que le débat est clos.

9

NOMINATION DE MEMBRES DE COMMISSIONS

M. le président. Je rappelle au Sénat que le groupe du Rassemblement pour la République a présenté une candidature pour la commission des affaires sociales et une candidature pour la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

Le délai prévu par l'article 8 du règlement est expiré.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare ces candidatures ratifiées et je proclame :

M. Lucien Neuwirth membre de la commission des affaires sociales, en remplacement de M. François Collet démissionnaire.

M. François Collet, membre de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, en remplacement de M. Lucien Neuwirth, démissionnaire.

Je rappelle au Sénat que la réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe a présenté une candidature pour la commission des affaires sociales.

Le délai prévu par l'article 8 du règlement est expiré.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare cette candidature ratifiée et je proclame :

Mme Joëlle Dusseau, membre de la commission des affaires sociales, à la place laissée vacante par M. Marc Bœuf, décédé.

10

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Charles Lederman, Robert Pagès, Mme Marie-Claude Beaudeau, M. Jean-Luc Bécart, Mmes Danielle Bidard-Reydet, Michelle Demessine, Paulette Fost, Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Jean Garcia, Félix Leyzour, Mme Hélène Luc, MM. Louis Minetti, Ivan Renar, Robert Vizet et Henri Bangou une proposition de loi relative à la conservation des noms de rues qui évoquent la résistance au nazisme.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 465, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

11

RENOI POUR AVIS

M. le président. J'informe le Sénat que le projet de loi (n° 431, 1992-1993) portant diverses dispositions en matière d'urbanisme et de construction, dont la commission des affaires économiques et du Plan est saisie au fond, est renvoyé pour avis, à sa demande, à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

12

DÉPÔT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Hubert Haenel un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur :

1° Le projet de loi organique sur le Conseil supérieur de la magistrature (n° 447, 1992-1993) ;

2° Le projet de loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 relative au statut de la magistrature (n° 448, 1992-1993).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 463 et distribué.

13

DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu de MM. Jacques Genton et Yves Guéna un rapport d'information fait au nom de la délégation du Sénat pour les Communautés européennes sur la deuxième session de l'Assemblée parlementaire de la CSCE (7-9 juillet 1993).

Le rapport d'information sera imprimé sous le numéro 464 et distribué.

14

AJOURNEMENT DU SÉNAT

M. le président. Mes chers collègues, le Sénat a achevé le débat qui était inscrit à son ordre du jour.

Aucune nouvelle demande d'inscription n'est présentée par le Gouvernement.

En conséquence, je constate que le Sénat a épuisé son ordre du jour pour la session extraordinaire.

Mais l'Assemblée nationale n'a pas terminé ses travaux.

Dans ces conditions, le Sénat voudra sans doute s'ajourner jusqu'à l'ouverture de la session ordinaire.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

15

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au samedi 2 octobre 1993, à dix heures :

Ouverture de la première session ordinaire de 1993-1994.

Délai limite pour les inscriptions de parole dans un débat

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'alinéa 3 de l'article 29 *bis* du règlement, les inscriptions de parole dans la discussion générale commune du projet de loi organique sur le Conseil supérieur de la magistrature (n° 447, 1992-1993) et du projet de loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 relative au statut de la magistrature (n° 448, 1992-1993) devront être faites au service de la séance avant le lundi 4 octobre 1993, à dix-sept heures.

Délai limite pour le dépôt des amendements à trois projets de loi

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements :

1° Au projet de loi organique sur le Conseil supérieur de la magistrature (n° 447, 1992-1993) et au projet de loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du

22 décembre 1958 relative au statut de la magistrature (n° 448, 1992-1993) est reporté à l'issue de la discussion générale commune.

2° Au projet de loi modifiant le code des assurances (partie législative), en vue notamment de la transposition des directives n° 92-49 et n° 92-96 des 18 juin et 10 novembre 1992 du Conseil des Communautés européennes (n° 427, 1992-1993) est fixé au mercredi 6 octobre 1993, dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures quarante-cinq.)

*Le Directeur
du service du compte rendu intégral,
DOMINIQUE PLANCHON*

NOMINATIONS DE MEMBRES DE COMMISSIONS PERMANENTES

Dans sa séance du jeudi 30 septembre 1993, le Sénat a nommé :

M. Lucien Neuwirth membre de la commission des affaires sociales, en remplacement de M. François Collet, démissionnaire ;

Mme Joëlle Dusseau membre de la commission des affaires sociales, à la place laissée vacante par M. Marc Bœuf, décédé ;

M. François Collet membre de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, en remplacement de M. Lucien Neuwirth, démissionnaire.

ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

Au cours de sa séance du jeudi 30 septembre 1993, le Sénat a désigné M. Jacques Bialski pour siéger en qualité de membre suppléant au sein du Conseil national des prestations sociales agricoles en remplacement de M. Marc Bœuf, décédé.

En application de l'article 9 du règlement, M. le président du Sénat a été informé de la nomination par la commission des affaires sociales, le 29 septembre 1993, de Mme Marie-Madeleine Dieulangard comme membre suppléant du Conseil d'administration de l'établissement d'hospitalisation public de Fresnes en remplacement de M. Marc Bœuf, décédé.

NOMINATIONS DE RAPPORTEURS**COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DU PLAN**

M. Philippe François a été nommé rapporteur du projet de loi n° 431 (1992-1993) portant diverses dispositions en matière d'urbanisme et de construction.

M. Robert Laucournet a été nommé rapporteur du projet de loi n° 439 (1992-1993) relatif aux recours en matière de passation de certains contrats dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications.

M. Joseph Ostermann a été nommé rapporteur du projet de loi n° 445 (1992-1993) portant application d'un quatrième avenant à la convention intervenue le 20 mai 1923 entre l'Etat et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port.

M. Jean Delaneau a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 390 (1992-1993) de M. Jean Delaneau portant réforme du code de l'urbanisme.

M. Gérard Cesar a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 428 (1992-1993) de M. Camoin et plusieurs de ses collègues tendant à organiser la lutte contre les termites.

COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES

M. Bernard Seillier a été nommé rapporteur du projet de loi n° 424 (1992-1993) modifiant les dispositions du code du travail applicables aux opérations de bâtiment et de génie civil en

vue d'assurer la sécurité et de protéger la santé des travailleurs, et portant transposition de la directive du Conseil des Communautés européennes n° 92-57 en date du 24 juin 1992.

Mme Marie-Claude Beaudeau a été nommée rapporteur de la proposition de loi n° 425 (1992-1993) de M. Robert Pagès tendant à accorder le bénéfice de la campagne double aux fonctionnaires et assimilés anciens combattants en Afrique du Nord.

Mme Marie-Claude Beaudeau a été nommée rapporteur de la proposition de loi n° 426 (1992-1993) de M. Robert Pagès tendant à prendre en compte de la durée du séjour en Afrique du Nord de 1952 à 1962 des anciens combattants pour une retraite anticipée.

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION, DU SUFFRAGE UNIVERSEL, DU RÈGLEMENT ET D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE

M. Hubert Haenel a été nommé rapporteur du projet de loi organique n° 447 (1992-1993) sur le Conseil supérieur de la magistrature.

M. Hubert Haenel a été nommé rapporteur du projet de loi organique n° 448 (1992-1993) modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 relative au statut de la magistrature.

M. Michel Rufin a été nommé rapporteur du projet de loi n° 443 (1992-1993) relatif au code de commerce (partie Législative).

M. Paul Masson a été nommé rapporteur du projet de loi n° 453 (1992-1993) portant diverses propositions relatives à la maîtrise de l'immigration et modifiant le code civil.

M. Jean-Marie Girault a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi n° 431 (1992-1993) portant diverses dispositions en matière d'urbanisme et de construction dont la commission des affaires économiques est saisie au fond.

M. Lucien Lanier a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 350 (1992-1993), présentée par M. Camille Cabana, relative au changement d'affectation des locaux à usage d'habitation.

Ordre du jour des prochaines séances du Sénat établi par le Sénat dans sa séance du jeudi 30 septembre 1993 à la suite des conclusions de la conférence des présidents et compte tenu de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement

Samedi 2 octobre 1993, à dix heures :

Ouverture de la première session ordinaire de 1993-1994.

Mardi 5 octobre 1993, à seize heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire

1° Projet de loi organique sur le Conseil supérieur de la magistrature (n° 447, 1992-1993) ;

2° Projet de loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 relative au statut de la magistrature (n° 448, 1992-1993) ;

(Pour ces deux projets de loi organique, la conférence des présidents :

- a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune ;
- a reporté à l'issue de la discussion générale commune le délai limite pour le dépôt des amendements ;
- a fixé à trois heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale commune, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe. Il sera attribué à chaque groupe ainsi qu'à la réunion administrative des sénateurs n'appartenant à aucun groupe un temps minimum identique de dix minutes ; les cent dix minutes demeurant disponibles seront réparties à la proportionnelle ;

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé le 23 septembre 1993 et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 4 octobre 1993.)

Mercredi 6 octobre 1993, à quinze heures et le soir :

1° Nomination d'un secrétaire du Sénat ;

2° Nomination des membres de la commission spéciale chargée de vérifier et d'apurer les comptes du Sénat ;

(Les candidatures à cette commission devront être déposées par les groupes au secrétariat du service des commissions le mardi 5 octobre 1993, avant dix-sept heures.)

Ordre du jour prioritaire

3° Suite de l'ordre du jour de la veille.

Jeudi 7 octobre 1993 *, à quatorze heures quarante-cinq et, éventuellement, le soir :

1° Questions d'actualité au Gouvernement ;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant onze heures.)

Ordre du jour prioritaire

2° Conclusions de la commission des lois sur la proposition de loi de M. Etienne Dailly autorisant le versement de primes de fidélité à certaines actions nominatives des sociétés commerciales (n° 457, 1992-1993) ;

3° Projet de loi modifiant le code des assurances (partie Législative), en vue notamment de la transposition des directives n° 92-49 et n° 92-96 des 18 juin et 10 novembre 1992 du Conseil des communautés européennes (n° 427, 1992-1993) ;

(La conférence des présidents a fixé au mercredi 6 octobre, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.)

* Ordre du jour modifié par lettre, en date du 30 septembre 1993, du ministre délégué aux relations avec le Sénat.

Mardi 12 octobre 1993, à neuf heures trente, à seize heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire

Projet de loi portant diverses dispositions relatives à la maîtrise de l'immigration et modifiant le code civil (n° 453, 1992-1993).

Jeudi 14 octobre 1993 :

Ordre du jour prioritaire

A neuf heures trente :

1° Projet de loi relatif au code de commerce (partie Législative) (n° 443, 1992-1993) ;

(La conférence des présidents a fixé au mardi 12 octobre 1993, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.)

A quinze heures :

2° Projet de loi modifiant les dispositions du code du travail applicables aux opérations de bâtiment et de génie civil en vue d'assurer la sécurité et de protéger la santé des travailleurs, et portant transposition de la directive du Conseil des communautés européennes n° 92-57 en date du 24 juin 1992 (n° 424, 1992-1993) ;

(La conférence des présidents a fixé au mercredi 13 octobre 1993, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.)

3° Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'urbanisme et de construction (n° 431, 1992-1993) ;

(La conférence des présidents a fixé au mercredi 13 octobre 1993, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.)

Vendredi 15 octobre 1993, à neuf heures trente :

1° Cinq questions orales sans débat :

- n° 39 de M. Paul Masson à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire (Montant des dotations accordées pour le prochain contrat de plan à la région Centre) ;

- n° 38 de M. Paul Masson à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme (Délai de réalisation de l'autoroute A 160) ;

- n° 44 de M. Roland Courteau à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme (Aménagement du carrefour de la R.N. 213 et accès vers les hauts de Narbonne [Aude]) ;

- n° 43 de M. Roland Courteau à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche (Réforme de l'organisation commune du marché du vin) ;

- n° 41 de M. Maurice Schumann à M. le ministre délégué aux affaires européennes (Négociations du GATT et industrie textile).

Ordre du jour prioritaire

2° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification d'un accord européen établissant une association entre les communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et la République de Hongrie, d'autre part (ensemble sept protocoles, treize annexes, deux échanges de lettres, un acte final et déclaration), signé à Bruxelles le 16 décembre 1991 (n° 418, 1992-1993) ;

3° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification d'un accord européen établissant une association entre les communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et la République de Pologne, d'autre part (ensemble sept protocoles, treize annexes, un acte final, quinze déclarations communes, un accord sous forme d'échange de lettres relatif à certains arrangements dans le secteur des porcs et de la volaille, un échange de lettres concernant l'article 67, deux déclarations de la Communauté européenne et deux déclarations de la Pologne), signé à Bruxelles le 16 décembre 1991 (n° 419, 1992-1993) ;

(La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune de ces deux projets de loi.)

Le mercredi 13 octobre 1993, après-midi, M. Helmut Kohl, chancelier de la République fédérale d'Allemagne, sera reçu dans l'hémicycle.

ANNEXE

*Questions orales sans débat
inscrites à l'ordre du jour du vendredi 15 octobre 1993*

N° 39. – M. Paul Masson expose à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire que les dotations accordées par le CIAT (Comité interministériel d'aménagement du territoire) du 12 juillet 1993 à Mende, aux diverses régions françaises pour le prochain contrat de plan, font apparaître une discrimination regrettable au détriment de la région Centre. Cette région, partenaire à part entière pour l'aménagement du grand bassin parisien, est la seule de toutes les régions entourant la région parisienne à ne pas voir sa dotation augmentée de 12,5 p. 100. De plus, la région Centre, avant-dernière des régions françaises dans les dotations accordées en 1988 pour le X^e Plan, se trouve confirmée dans sa fonction nationale de « lanterne rouge ». Malgré l'audience que M. le Premier ministre a bien voulu lui accorder le 30 août dernier, le Président de la région Centre n'a, à ce jour, reçu aucune réponse aux demandes d'explications adressées au Gouvernement après ces arbitrages. Il souhaiterait connaître son sentiment sur les conditions dans lesquelles la région Centre pourra, à la fois, apporter sa contribution au desserrement de la région parisienne, assurer un développement équilibré des départements le composant, éviter une désastreuse reconversion des industries de l'armement dans le Berry, en ayant une dotation aussi faible de crédits d'Etat consacrés aux routes, à l'agriculture et à l'emploi.

N° 38. – M. Paul Masson attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur le retard important pris par le projet de la A 160, inscrit au plan national des autoroutes depuis 1990, dont aucun tracé n'est encore arrêté par le Gouvernement malgré huit propositions adressées par le préfet de la région Centre depuis novembre 1992. Le trafic entre Montargis et Orléans s'accroît chaque année dans des proportions supérieures à la moyenne nationale. Les accidents se multiplient sur la RN 60, seule route transversale existant actuellement au sud de Paris. Le « barreau » Courtenay-Artenay manquera cruellement à la fin du siècle dans le contournement du grand bassin parisien, compromettant ainsi une politique d'aménagement du territoire dont la dimension européenne est apparemment négligée. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les raisons qui justifient les hésitations gouvernementales sur ce tracé et la date à laquelle une décision, maintenant attendue depuis plus d'un an, sera prise. Il rappelle que toutes les transactions foncières sont bloquées sur les tracés supposés et que diverses communes, notamment au nord de Montargis et au sud de Pithiviers, sont actuellement gênées dans le développement de leur POS (plan d'occupation des sols).

N° 44. – M. Roland Courteau attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur les problèmes de sécurité routière, et plus particulièrement sur un

point bien précis de la commune de Narbonne, dans l'Aude, concernant le carrefour de la RN 213 et les accès vers les Hauts-de-Narbonne et différents autres quartiers. Il lui indique qu'il ne cesse d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur l'urgence qui s'attache à son aménagement, compte tenu du danger accru qu'il représente pour les usagers, à la suite notamment de l'augmentation du trafic consécutif à la mise en service de la rocade Nord-Ouest. C'est ainsi que l'on a pu enregistrer, depuis lors, un trafic de quelque 20 000 véhicules-jour sur la RN 213, soit une progression supérieure à 35 p. 100, tandis qu'un comptage sur la voie d'accès communale vers les Hauts-de-Narbonne fait apparaître également une forte augmentation du trafic. Compte tenu des risques accrus, il s'étonne de la longueur de la période d'attente qui a paru marquer ce dossier, et notamment de la durée des délais nécessaires au choix définitif du projet d'aménagement. La situation présente était pourtant prévisible tant en raison de l'ouverture de la rocade que de l'urbanisme de ce secteur. Il lui rappelle, enfin, que le département de l'Aude n'a bénéficié, dans le cadre du plan de relance du bâtiment et des transports publics, d'aucune opération nouvelle. Autant de raisons qui le conduisent à lui demander, d'une part, les raisons de la longueur des délais pour solutionner ce problème, d'autre part, un point précis sur l'état d'avancement de ce dossier et, enfin et surtout, s'il entend prévoir pour 1994 les financements exceptionnels permettant alors de réaliser sans tarder les travaux d'aménagement de ce carrefour.

N° 43. – M. Roland Courteau attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la pêche sur la réforme de l'OCM (Organisation commune du marché du vin), et plus particulièrement sur certaines informations concernant ce projet, et qualifiées d'alarmantes par la profession. C'est ainsi que, selon ces indications, chaque Etat étant responsable de ses propres excédents, la France se verrait attribuer un quota de production très pénalisant pour notre pays. Une telle disposition, qui ne tiendrait aucun compte des sacrifices et des efforts réalisés par la viticulture française, et en particulier dans le Midi, pour réduire les quantités et améliorer la qualité, serait non seulement injuste, mais de nature à entraîner la quasi disparition de ce qui constitue aujourd'hui pour le Languedoc-Roussillon une activité économique essentielle. Il lui précise également que ces mêmes informations feraient état de mesures tout aussi pénalisantes concernant les aides à l'enrichissement, les distillations préventives et obligatoires, ou encore, l'interdiction pour les parcelles arrachées de porter certaines cultures. Il lui demande donc de lui préciser : sa position exacte sur ce projet de réforme de l'OCM ; si ces informations sont fondées ou non, et, dans l'affirmative, si la France entend rejeter catégoriquement toute proposition qui serait gravement dommageable pour la viticulture, et faire ainsi de la défense de cette activité, sa priorité.

N° 41. – M. Maurice Schumann demande à M. le ministre délégué aux affaires européennes comment le Gouvernement entend faire en sorte que les négociations engagées dans le cadre du GATT sauvegardent l'avenir des industries textiles et de l'habillement.

QUESTIONS ORALES

REMISES À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

(Application des articles 76 à 78 du règlement)

Réforme de l'organisation commune du marché du vin

43. – 30 septembre 1993. – **M. Roland Courteau** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de la pêche** sur la réforme de l'OCM (Organisation commune du marché du vin) et plus particulièrement sur certaines informations concernant ce projet, et qualifiées d'alarmantes par la profession. C'est ainsi que, selon ces indications, chaque Etat étant responsable de ses propres excédents, la France se verrait attribuer un quota de production très pénalisant pour notre pays. Une telle disposition qui ne tiendrait aucun compte des sacrifices et des efforts réalisés par la viticulture française et en particulier dans le Midi, pour réduire les quantités et améliorer la qualité, serait non seulement injuste, mais

de nature à entraîner la quasi-disparition de ce qui constitue aujourd'hui, pour le Languedoc-Roussillon, une activité économique essentielle. Il lui précise également que ces mêmes informations feraient état de mesures tout aussi pénalisantes concernant les aides à l'enrichissement, les distillations préventives et obligatoires, ou encore, l'interdiction pour les parcelles arrachées de porter certaines cultures. Il lui demande donc de lui préciser : sa position exacte sur ce projet de réforme de l'OCM ; si ces informations sont fondées ou non et, dans l'affirmative, si la France entend rejeter catégoriquement toute proposition qui serait gravement dommageable pour la viticulture, et faire ainsi de la défense de cette activité sa priorité.

*Aménagement du carrefour de la RN 213
et accès vers les Hauts de Narbonne (Aude)*

44. - 30 septembre 1993. - **M. Roland Courteau** attire l'attention de **M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme** sur les problèmes de sécurité routière, et plus particulièrement sur un point bien précis de la commune de Narbonne, dans l'Aude, concernant le carrefour de la RN 213 et les accès vers les Hauts de Narbonne et différents autres quartiers. Il lui indique qu'il ne cesse d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur l'urgence qui s'attache à son aménagement, compte tenu du danger accru qu'il représente pour les usagers, à la suite notamment de l'augmentation du trafic consécutif à la mise en service de la rocade Nord-Ouest. C'est ainsi que l'on a pu enregistrer, depuis lors, un trafic de quelque 20 000 véhicules par jour sur la RN 213, soit une progression supérieure à 35 p. 100, tandis qu'un comptage sur la voie d'accès communale vers les Hauts de Narbonne fait apparaître également une forte augmentation du trafic. Compte tenu des risques accrus, il s'étonne de la longueur de la

période d'attente qui a paru marquer ce dossier et notamment de la durée des délais nécessaires au choix définitif du projet d'aménagement. La situation présente était pourtant prévisible tant en raison de l'ouverture de la rocade que de l'urbanisation de ce secteur. Il lui rappelle enfin que le département de l'Aude n'a bénéficié, dans le cadre du plan de relance du bâtiment et des transports publics, d'aucune opération nouvelle. Autant de raisons qui le conduisent à lui demander, d'une part, les raisons de la longueur des délais pour solutionner ce problème, d'autre part, un point précis sur l'état d'avancement de ce dossier et enfin, et surtout, s'il entend prévoir pour 1994 les financements exceptionnels, permettant alors de réaliser, sans tarder, les travaux d'aménagement de ce carrefour.

Avenir de l'agriculture française

45. - 30 septembre 1993. - **M. Daniel Goulet** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de la pêche** sur l'avenir de l'agriculture française. On ne peut que se féliciter de voir les intérêts agricoles défendus auprès de nos partenaires, tant dans le cadre de la politique agricole commune (PAC) que plus récemment dans celui des négociations du GATT. Cette actualité ne doit cependant pas occulter les problèmes agricoles spécifiquement français qui laissent entièrement posée la question de l'avenir de notre agriculture. La seule réponse propre à appréhender l'ensemble des problèmes et assurer la pérennité de notre agriculture serait de définir enfin une politique nationale agricole cohérente, et en particulier de mettre sur pied un projet de loi de programmation et d'orientation sur l'agriculture. Il lui demande en conséquence s'il est disposé à mettre un tel projet en chantier et à quelle échéance.